This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

DES

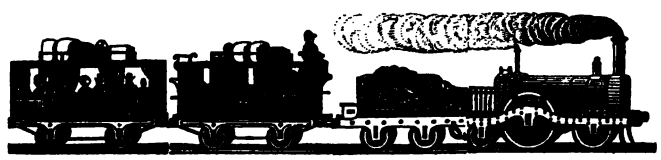
CHEMINS DE FER BELGES.

DES

CHEMINS DE FER BELGES

PAR E. PERROT,

MEMBRE DE LA COMMISSION CENTRALE DE STATISTIQUE.



BRUXELLES,

M. HAYEZ, IMPRIMEUR DE LA COMMISSION CENTRALE DE STATISTIQUE.

JANVIER 1844.

40

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
547CC9A
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1931 L

BULLETIN DE LA COMMISSION CENTRALE DE STATISTIQUE DE BELGIQUE.

(EXTRAIT DU TOME II).

DES CHEMINS DE FER BELGES,

PAR M. E. PERROT, MEMBRE DE LA COMMISSION CENTRALE.

Considérations générales.

Une grande révolution a signalé la fin du siècle dernier. Une révolution non moins grande s'effectue par l'influence de la paix dont le monde jouit depuis 1815.

La révolution de 1789 a renversé, dans la presque totalité de l'Europe, les priviléges qui divisaient les habitants d'un même pays en plusieurs castes ayant des droits différents, et a rendu tous les citoyens égaux devant la loi.

La paix tend à renverser les barrières qui séparent les peuples, en faisant disparaître d'abord leurs haines, leurs rivalités et leurs antipathies.

Le triomphe des principes de 1789 n'a été assuré qu'après vingt années de guerre. Les idées pacifiques se répandent avec plus de rapidité, et leur diffusion n'exige aucun sacrifice, ne coûte aucune larme.

Ce que la guerre a fait à une autre époque, les voies de communication et surtout les chemins de fer aident à le faire de nos jours, avec cette différence qu'après avoir mis les peuples en contact ils les laissent unis.

Il n'est pas, en effet, d'élément civilisateur qui l'emporte en influence sur les chemins de fer. Par eux des rapports intimes, quotidiens, sont établis entre les

Manier 24 avril 1931

populations rurales et urbaines; les premières participent davantage et de plus près au mouvement intellectuel des villes.

Par les chemins de fer l'alliance des peuples devient presque indissoluble. La paix permet de construire ces voies nouvelles; elles consolident la paix, et si jamais le rêve du bon abbé de Saint-Pierre vient à se réaliser, c'est principalement aux chemins de fer que l'Europe le devra.

Le temps des guerres d'opinions est passé; bientôt les guerres d'intérêt ne seront plus possibles, par suite de la fusion même des intérêts. Comment ne pas se laisser dominer par cette idée, lorsqu'on voit quel changement s'est opéré dans les dispositions réciproques des peuples. Au lieu des rivalités nationales, qui ont fait couler des torrents de sang et arrêté si souvent dans tous les pays l'essor de la prospérité publique, on voit les peuples se prêter mutuellement secours.

Il y a moins d'un siècle, l'Angleterre s'unissait aux Provinces-Unies pour faire fermer l'Escaut; en 1831 et en 1839, la Belgique a trouvé à Londres de chaleureux défenseurs de la liberté pleine et entière de ce fleuve.

Il n'a pas dépendu de la marine anglaise que, dans les guerres de l'Empire, le Havre et Marseille ne fussent détruits; maintenant les capitalistes de Londres et de Liverpool concourent puissamment à la construction des chemins de fer de Paris à Rouen et au Havre, et de Paris à Lyon et à Marseille. Auparavant, la Banque de France avait ouvert ses caisses à la Banque d'Angleterre. La Grande-Bretagne prête aujourd'hui à la France des ingénieurs, des ouvriers pour les chemins de fer. Les capitaux, les bras, l'intelligence sont mêlés, confondus.

Le temps n'est pas éloigné de nous où un acte, dix fois moins grave que le traité Brunow du 15 juillet 1840, eût suffi pour allumer une guerre générale; et, deux ans après l'annulation pacifique de ce traité, la reine de la Grande-Bretagne descendait sur le continent et venait visiter le roi des Français.

Immenses résultats du triomphe de l'intelligence sur la force; de la raison sur les passions; des intérêts des peuples sur l'amour-propre des gouvernements.

Mais, en outre, au moment où la liberté politique s'étend par l'influence de la paix, la liberté commerciale apparaît à l'horizon.

Inutiles seront les efforts des intérêts privés pour arrêter la marche et les progrès du temps. Les priviléges industriels et commerciaux tomberont comme sont tombés les priviléges politiques. Tout nous rapproche de l'époque où chaque peuple sera amené à produire seulement ce qu'il fait de mieux, ce qui est en rapport parfait avec les ressources de son sol, l'aptitude et le génie de ses habitants. Les monopoles sont devenus impossibles dès lors que les inventeurs se sont fait cosmopolites, que les nouveaux procédés de fabrication sont offerts à la fois à tous les peuples industriels. Le renversement des barrières de douanes peut être re-

tardé, mais il est certain. Les unions douanières sont la transition par laquelle il faudra probablement passer; qu'est-ce que l'union douanière allemande, sinon la liberté de commerce entre les divers États qui la composent?

La lutte des tarifs est plus près de son terme qu'on ne pense; elle sera remplacée par la lutte de l'intelligence industrielle et du bon marché.

La sollicitude apportée au développement, à l'amélioration, au perfectionnement des voies de communications, est un des signes précurseurs de cette ère nouvelle. On sent, tout en ne s'en rendant pas toujours exactement compte, que les frais de transport forment une large part du prix de revient de tous les produits; qu'ils influent sur sa fixation de vingt manières différentes, et qu'améliorer les voies de communication, les multiplier, en rendre l'usage plus économique, c'est travailler pour l'avenir, se préparer à la grande concurrence qu'il ouvrira.

La Belgique avait à peine accompli sa révolution, proclamé son indépendance, qu'elle voulut donner à sa nationalité une sanction solennelle, apporter son concours à l'œuvre de l'avenir, et un vaste réseau de chemins de fer fut décrété.

En agissant ainsi, la Belgique obéissait à une double pensée.

Elle voulait frapper l'attention de l'Europe, détruire les préventions que laissaient chez quelques puissances l'acte de sa séparation violente d'avec la Hollande.

Elle voulait ensuite remplacer une voie de communication indispensable à ses relations avec l'Allemagne, et dont la révolution lui avait momentanément enlevé l'usage.

Les chemins de fer décrétés et aujourd'hui exécutés, ont répondu à tout ce que la Belgique en attendait. L'Europe était craintive, défiante, devant la destruction de la barrière qu'elle avait élevée en 1815 contre la France, et devant les principes d'une Constitution qui semblait devoir rendre tout gouvernement régulier impossible. Peu à peu ses craintes se sont dissipées; ses préventions ont disparu lorsqu'elle a vu le peuple belge appliquer ses forces, ses ressources, son crédit, à une entreprise éminemment pacifique. Attirés par ses chemins de fer, les ingénieurs de tous les pays ont visité la Belgique depuis huit ans, et ils ont rapporté chez eux d'éclatants témoignages des sentiments d'ordre et de tranquillité dont elle est animée.

Politiquement, le résultat après lequel la Belgique aspirait a été complétement atteint. Grâce à ses chemins de fer, elle a pris en Europe un rang, une position, une importance auxquels il lui eût été sans cela interdit de prétendre, et si un jour son indépendance pouvait être menacée, sa nationalité compromise, sa neutralité méconnue, c'est alors surtout que la Belgique pourrait apprécier la haute portée politique de ses chemins de fer, car ils ont appris à l'Europe à croire à l'existence propre de provinces qui depuis des siècles semblaient réservées pour servir de prix aux victoires des grandes puissances, lorsqu'elles ne leur servaient pas de champ de bataille.

Toutefois, en décrétant ces chemins de fer, la Belgique ne s'est-elle pas engagée dans une entreprise au-dessus de ses forces?

Les dépenses dans lesquelles il lui a fallu entrer n'excèdent-elles pas ses ressources?

Matériellement et financièrement la Belgique peut-elle se féliciter de son œuvre, autant que sous le rapport politique?

Longtemps on l'a cru; aujourd'hui on en doute. Sanctionnés à leur ouverture par un assentiment presque unanime, les chemins de fer ont perdu de leur popularité. L'opinion semble prête à s'arrêter à un seul côté de la question, au côté financier. De ce qu'il n'y a pas équilibre entre le montant des recettes et le montant des intérêts des capitaux empruntés pour les chemins de fer et des frais d'exploitation, on est disposé à penser que les chemins de fer sont une mauvaise affaire pour le pays, une charge qu'il eût été désirable de lui éviter.

Cette manière d'envisager la question est incomplète et par conséquent vicieuse. Loin de justifier les préventions auxquelles le public et les Chambres sont peut-être disposés à se laisser aller, une étude approfondie de la situation des chemins de fer et de leur influence sur les grands intérêts du pays, donne la conviction que la Belgique peut continuer de s'enorgueillir de son œuvre, qu'elle doit se féliciter de tout ce qu'elle a fait, et ne pas reculer devant les dépenses qui peuvent encore être nécessaires.

Historique des chemins de fer belges.

Il importe du reste de bien se rappeler que les chemins de fer ont pris une extension qui n'était pas du tout dans la pensée de leurs auteurs.

L'idée première de remplacer les communications fluviales entre l'Escaut et le Rhin par un chemin de fer, est venue de Liége; elle est due à un comité d'industrie et d'agriculture formé dans cette ville, lequel adressa un mémoire à ce sujet au Gouvernement provisoire au mois d'octobre 1830. Ce mémoire, examiné par le comité de l'intérieur du Gouvernement provisoire, y fut vivement approuvé et renvoyé aussitôt à l'inspecteur général des ponts et chaussés (M. Teichmann), afin d'étudier la question et de faire un rapport au comité du Gouvernement.

Ce rapport fut fait; conformément à ses conclusions, deux jeunes ingénieurs de mérite et dont le nom restera attaché à la création des chemins de fer sur le Continent, MM. Simons et de Ridder [1] furent envoyés en Angleterre pour examiner de plus près toutes les difficultés d'exécution, étudier les dépenses, se préparer

[1] M. Quetelet a publié une intéressante notice nécrologique sur M. Simons, dans l'*Annuaire de l'académie royale de Bruxelles pour* 1844.

enfin à rédiger un projet complet. Il s'agissait alors de se diriger d'Anvers sur Maestricht, ville qu'on espérait voir comprendre dans le nouvel État.

Quelques mois plus tard, les intentions manifestées par la Conférence de Londres sur la délimitation territoriale et l'adoption des dix-huit articles, qui déterminèrent l'avénement du Roi et la constitution définitive de la Belgique, vinrent modifier le tracé. Ces modifications furent l'objet d'un nouveau rapport adressé au Roi, à sa demande, le 26 juillet 1831, cinq jours après qu'il eut pris les rênes du Gouvernement. Dès ce jour, on l'a dit, l'exécution du chemin de fer fut résolue en principe, et l'on s'occupa avec activité des moyens d'assurer cette exécution.

Pas un jour, pas une heure n'étaient perdus par les ingénieurs qui avaient reçu la grande et belle mission de dresser les plans de la nouvelle voie de communication.

Le 10 mars 1832, MM. Simons et de Ridder présentèrent au conseil des ponts et chaussées le devis des dépenses d'établissement des sections d'Anvers à Liége. « Le chemin partira des bassins maritimes et du canal des Brasseurs à Anvers, disait l'article 2 du cahier des charges, traversera la Nèthe au moyen d'un pont tournant, entre Duffel et Lierre; il longera les boulevards de Diest; il gravira, au moyen d'un plan incliné, les hauteurs qui séparent les plaines de la Herck de la vallée du Jaar; il passera au sud de Tongres et se maintiendra sur la rive droite du Jaar, jusque sur le territoire de la commune de Wonck, d'où il descendra dans la vallée de la Meuse par une galerie souterraine débouchant au château de Loen, à une hauteur de 13^{m}.50 au-dessus du niveau moyen de la plaine de Lixhe, hauteur fixée pour le point de départ du prolongement ultérieur de la route vers le Rhin. Le chemin aboutira à Liége, sur le quai Saint-Léonard. »

Le tracé avait une longueur de 130 kilomètres; la route devait être à une seule voie, ne toucher à aucune ville entre Anvers et Liége. Les devis s'élevaient, non compris les intérêts des capitaux pendant la construction, à 4,634,619 florins (9,807,717 francs).

Approuvé le 14 mars par le conseil des ponts et chaussées et le 21 mars par un arrêté royal rendu sur la proposition de M. de Theux, alors ministre de l'intérieur, ce projet fut offert en concession. L'arrêté royal d'approbation portait que la concession serait adjugée dans le courant du mois de mai suivant.

Dans la séance de la Chambre des représentants du 16 avril, M. H. de Brouckere adressa une interpellation au Ministre de l'intérieur pour savoir si, dans le cas où le traité du 15 novembre 1831 ne serait pas ratifié, l'adjudication aurait lieu.

M. de Theux répondit que dans sa pensée l'adjudication ne devait avoir lieu qu'après la conclusion définitive du traité.

La discussion ne resta pas renfermée dans ce cercle, elle prit au contraire de

larges proportions. Plusieurs membres, entre autres MM. Osy, d'Elhoungne, Jullien et Destouvelles, émirent l'opinion qu'il fallait préalablement se mettre d'accord avec le gouvernement prussien pour le prolongement de la voie sur son territoire, par ce motif que sans ce prolongement la route serait incomplète et n'atteindrait pas le but qu'on avait en vue.

M. de Theux répliqua que l'accord avec la Prusse ferait l'objet d'une négociation particulière. « J'ai tout lieu de croire, disait-il, qu'il ne se rencontrera pas de » difficultés, parce que le gouvernement prussien a les mêmes intérêts que nous à » l'entreprise. »

M. Rogier fit observer que cette tentative faisait honneur au Ministre qui l'avait résolue, qu'elle était dans l'intérêt du pays, pour l'avantage du peuple; qu'il fallait bien avant tout dresser les plans et les soumettre à la Prusse, pour lui dire : voilà la route que nous voulons faire.

« Croyez-vous donc, disait M. Nothomb, que la Prusse aurait consenti de prime » abord à une entreprise qui doit amener la ruine de sa plus ancienne alliée? Non » certainement. Que ce soit un fait consommé et le gouvernement prussien se » hâtera d'en profiter. »

L'événement est venu justifier les prévisions de MM. de Theux, Rogier et Nothomb. Le gouvernement prussien, avec son intelligence si remarquable des intérêts dont il a la direction, a accepté avec empressement le fait accompli, et n'a pas apporté le moindre obstacle au prolongement de la route jusqu'à Cologne; il concourt même en ce moment à son achèvement, par la garantie qu'il accorde des intérêts d'un emprunt que la compagnie va contracter.

D'autres orateurs, parmi lesquels étaient MM. Van Meenen, Barthélemy et Leclercq, soulevèrent une autre question; ils soutinrent qu'il fallait une loi spéciale pour autoriser la concession de cette grande communication; d'après eux les pouvoirs du Gouvernement n'allaient pas jusqu'à le dispenser de demander la sanction de la législature.

Cette opinion fut vivement controversée; néanmoins, M. de Theux finit par déclarer que la concession ne serait pas accordée avant que la question de légalité ne fût vidée par la discussion d'un projet de loi sur les concessions de péages. La question fut tranchée par la loi du 19 juillet suivant, laquelle accordait au Gouvernement le droit de concéder, pour un terme de 90 ans, en n'exceptant que les travaux de canalisation des fleuves et rivières.

Mais déjà le projet de concession de la route en fer était abandonné. Bien d'autres difficultés surgissaient. Au milieu de la discussion de la loi sur les concessions de péages, le Ministre des affaires étrangères (M. de Muelenaere) avait communiqué aux Chambres les notes remises à la Conférence pour demander que la

Hollande fût déchue de tout droit aux arrérages de la dette ; pour la rendre responsable des frais de l'état de guerre, résultant de son refus d'adhérer au traité du 15 novembre, et pour faire fixer l'époque où ce traité serait exécuté dans toute sa plénitude.

A cette époque les complications de la politique extérieure absorbaient tous les esprits. Une société, représentée par MM. le comte Vilain XIIII, F. Meeus, baron J. d'Hooghvorst et J. Legrelle, avait demandé au mois de février précédent la concession de la ligne de Bruxelles à Anvers; on pouvait supposer au mois de mars que cette société se présenterait pour se charger aussi de la route d'Anvers à Liége, mais au mois de juillet il était impossible de rien espérer de semblable; le projet de concession était considéré comme ajourné pour longtemps.

Le 20 octobre 1832 le ministère fut renouvelé. MM. Lebeau et Rogier remplacèrent MM. Raikem et de Theux. Le nouveau cabinet était formé particulièrement afin de donner une nouvelle direction à la politique extérieure, permettre au Gouvernement de recourir à de nouveaux moyens pour amener l'évacuation du territoire, en notifiant aux puissances signataires du traité du 15 novembre, que la Belgique ferait exécuter par elle-même, par son armée, cette partie du traité. On sait ce qui advint de cette notification. Un embargo général fut mis sur les navires hollandais qui se trouvaient dans les ports de France et d'Angleterre; une escadre anglaise vint croiser devant les bouches de l'Escaut et sur les côtes de Hollande, pendant qu'une armée française faisait le siége de la citadelle d'Anvers et obligeait sa garnison à l'évacuer.

Au mois de mai 1833, le territoire belge était entièrement libre; une convention conclue entre la Grande-Bretagne, la France et la Hollande, avait établi un *statu quo* extrêmement favorable aux intérêts de la Belgique. Le moment était venu de reprendre le projet de chemin de fer de l'Escaut au Rhin.

Le temps qui s'était écoulé n'avait pas été perdu. Le nouveau Ministre de l'intérieur s'occupait avec activité de la réalisation du projet. Les ingénieurs avaient fait de nouveaux voyages, de nouvelles études, et au mois de mars ils avaient publié, avec l'autorisation du Ministre, un mémoire très-développé sur le chemin de fer. Les points extrêmes de la ligne n'étaient pas changés; il s'agissait toujours d'unir Anvers à Cologne par Liége, mais le plan de 1833 poussait le tracé de la Nèthe à Malines et puis à Bruxelles, et il bifurquait à Malines pour se diriger vers Liége en passant par Louvain et Tirlemont. Six villes au lieu de deux devaient donc se trouver reliées par le chemin de fer projeté.

Le Gouvernement renonçait, en outre, à la mise en concession. Par ses ordres, MM. Simons et de Ridder exposaient et défendaient dans leur mémoire le système de la construction par l'État. Le 7 juin la présentation d'un projet de loi fut an-

noncée aux Chambres à l'ouverture de leur session : « Tout en continuant de cher-
» cher à l'extérieur des débouchés utiles au commerce et à l'industrie, disait le
» Roi dans le discours du trône, nous n'avons pas perdu de vue ceux qu'ils récla-
» ment encore en beaucoup de nos localités. L'administration a senti la nécessité de
» donner, sous ce rapport, aux travaux publics, une impulsion nouvelle. Je recom-
» mande à l'attention et au patriotisme des Chambres, le projet de grande commu-
» nication de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin, que réclament les besoins
» et les vœux du pays presque tout entier. »

Le 19 juin le projet de loi était porté devant la Chambre des représentants par M. Rogier. Il était ainsi conçu :

« Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à faire un emprunt en rente à 5 p. %, du capital effectif de 18 millions de francs, qui sera exclusivement affecté à l'établissement de la 1re partie d'un chemin de fer partant de Malines et se dirigeant sur Verviers, par Louvain, Tirlemont et Liége, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende.

» Art. 2. Cet emprunt se fera avec publicité et concurrence, soit en masse, soit partiellement, et les obligations qui seront créées en conséquence, seront soumises au visa de la Cour des comptes.

» Art. 3. En attendant la négociation de l'emprunt, le Gouvernement est autorisé à faire sur le trésor public une avance de 5 millions de francs, ou à émettre des bons spéciaux du trésor jusqu'à concurrence de cette somme. Dans le dernier cas, les bons seront à échéances fixes, d'une année au plus, et ne dépassant pas un intérêt de 7 p. %, y compris tous frais de commission et de négociation. Les avances du trésor ou les bons royaux seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

» Art. 4. A partir de l'année 1840, il sera affecté une somme annuelle d'au moins 200,000 fr. à l'amortissement du capital emprunté. Cet amortissement se fera au pair et par tirage au sort.

Le premier tirage aura lieu dans le courant du mois de janvier de l'année susdite, et successivement à la même époque, d'année en année, jusqu'à l'entier amortissement.

» Art. 5. Les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la route, seront couverts par des péages dont les tarifs seront annuellement arrêtés par la loi.

» Art. 6. L'État garantit le payement des intérêts et l'amortissement de l'emprunt, et il affecte en outre les revenus nets de la route et de ses dépendances, comme hypothèque spéciale des porteurs d'obligations.

» Art. 7. Les fonds de l'emprunt et les revenus de la route seront versés dans une caisse spéciale.

» Art. 8. Il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi. »

Dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi, M. Rogier s'exprimait en ces termes, sur le système arrêté par le Gouvernement, de faire construire la route par l'État et de lui en conserver la propriété :

« Deux systèmes avaient été présentés quant au mode d'exécution du projet : celui de la construction directe par l'État, et celui de la concession temporaire ou à perpétuité.

» Le Gouvernement, après de mûres délibérations, s'est déterminé pour le premier, et il croit devoir vous soumettre en peu de mots les considérations générales qui ont motivé cette préférence.

» En matière de routes et de canaux, le point essentiel à atteindre est la facilité et le bon marché des transports. Cette vérité, applicable à tous les pays, l'est spécialement à la Belgique, qui, entourée de trois nations maritimes concurrentes pour le commerce de l'Allemagne, est obligée d'apporter dans les expéditions toute la facilité et l'économie possibles, et de suivre toujours ces nations dans la voie des encouragements qu'elles pourraient accorder à ce commerce.

» Pour atteindre ce but, il importe que les tarifs des péages puissent toujours se modifier d'après ceux des pays voisins.

» Or, cet avantage ne pourrait s'obtenir par le système des concessions, parce qu'il est de la nature de ce système de se créer une espèce de perpétuité qui ne permet point de modification.

» Toutes les conditions qu'on pourrait stipuler à l'avance pour réduire les péages obtenus par les concessionnaires, n'auraient jamais assez de force pour vaincre l'intérêt privé, et quand même on parviendrait à les exécuter, ce serait au détriment de l'État, qui devrait, à cet effet, s'imposer chaque fois des sacrifices plus ou moins considérables.

» L'opinion de quelques économistes et l'exemple de l'Angleterre entourent sans doute le système des concessions d'apparences favorables; mais s'il peut être utile de l'adopter pour toutes les communications secondaires qui naîtront de la communication principale, il ne l'est certainement pas pour la grande route commerciale.

» Cette entreprise vraiment nationale ne saurait être abandonnée à l'exploitation particulière, aux caprices ou à l'avidité de l'intérêt privé. Prolongement de la mer et de nos deux principaux fleuves, une telle communication doit rester dans le domaine public.

» Le Gouvernement a l'espoir, Messieurs, que vous partagerez ses vues à cet égard, et que vous ne permettrez point que la principale communication du royaume, à laquelle se rattache l'avenir agricole, industriel, commercial et maritime du pays, soit livrée à des concessionnaires, étrangers peut-être, et qui pourraient avoir intérêt à paralyser les bienfaits que la nation en attend. »

Un principe fécond en heureux résultats avait été posé dans la loi du 18 mars 1833, relative à la taxe des barrières. L'article 5 de cette loi porte : « Les fonds provenant de la taxe des barrières sur les routes de première et de deuxième classe, » seront versés dans le trésor de l'État et sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des routes, ainsi qu'à l'ouverture de nouvelles communications... »

Le projet du 19 juin découlait de la même pensée; il s'agissait encore de faire tourner au profit du pays la totalité des avantages de la route en fer. Néanmoins la tentative était des plus hardies, et il fallait être animé d'une conviction bien profonde, être bien persuadé que les intérêts du pays la réclamaient, pour oser l'aborder.

Pour faire décréter la construction par l'État, il y avait à vaincre la faveur qui entourait à cette époque les entreprises particulières formées en Angleterre pour couvrir ce pays de rail-ways et de canaux, à détruire les préventions que faisaient

naître sur la capacité de l'État, les nombreux mécomptes des devis de la construction des canaux français décrétés en 1821 et 1822.

La session de 1833 fut courte; les sections de la Chambre des représentants purent avant leur séparation examiner le projet de loi, mais le rapport de la section centrale fut renvoyé à la session suivante.

A l'ouverture de la session de 1833-1834, le Roi recommanda de nouveau le projet à la sollicitude des Chambres. « Le Gouvernement, dit S. M., s'attache avec » constance à tous les travaux qui peuvent contribuer à l'accroissement de la pros- » périté publique. Un vaste projet de communication, déjà soumis à votre examen, » et sur lequel les renseignements des principaux organes du commerce et de l'in- » dustrie ont jeté de vives lumières, deviendra bientôt la matière de vos délibéra- » tions; le pays doit en recueillir de grands bienfaits, et nos communs travaux sur » cet important objet, témoigneront de la sollicitude des grands pouvoirs de l'État » pour les intérêts matériels du royaume. »

Cette nouvelle recommandation du projet de chemin de fer n'était pas inutile. Sans doute l'immense majorité des membres des Chambres comprenait la haute utilité de l'entreprise, son importance pour l'avenir; mais il y avait une extrême divergence d'opinion sur les moyens d'exécution. Les sections particulières de la Chambre des représentants s'étaient trouvées assez bien d'accord sur la direction à donner à la route; le tracé par Malines, Louvain et Tirlemont avait été adopté à l'unanimité par la section centrale, mais le système de l'exécution par l'État n'y avait été admis qu'à la simple majorité de quatre voix contre trois.

Avant que le rapport de la section centrale fût présenté à la Chambre, le Gouvernement avait dû consentir à l'extension immédiate du projet. Dès la publication du mémoire de MM. Simons et de Ridder, il était devenu évident qu'il faudrait décréter la construction d'une ligne de Malines à Ostende, en même temps que celle de Malines à Liége. Du reste, des considérations très-puissantes se réunissaient pour faire prolonger la route jusqu'aux bords de la mer.

Averti par le cri de l'opinion, le Gouvernement fit étudier la ligne des Flandres, et ces études furent conduites assez rapidement pour que les ingénieurs publiassent au mois de novembre un mémoire supplémentaire, qui servit de base aux calculs du projet de loi. D'autres prétentions encore avaient été élevées : le Hainaut était effrayé des prévisions des ingénieurs sur les conditions auxquelles les houilles de Liége pourraient être transportées. Pour ne pas déplacer des intérêts rivaux, la section centrale accueillit une proposition tendant à comprendre dans le projet une ligne vers la frontière de France par le Hainaut.

Le projet prenait ainsi de vastes proportions. C'est dans cet état que la discussion s'ouvrit à la Chambre des représentants, le 11 mars 1834. Elle remplit dix-sept

séances, et 35 membres sur 102 que comptait alors la Chambre, y prirent part. C'est assez dire que toutes les opinions furent développées et chaudement soutenues.

Les craintes conçues en 1832 sur les sentiments de la Prusse, à l'égard de la continuation de la ligne sur son territoire, avaient été écartées au début de la discussion, par la communication de l'autorisation donnée par le gouvernement prussien, pour la construction d'un chemin de fer de Cologne à la frontière de Belgique. Le commerce rhénan avait été frappé de l'immense influence que la voie de communication projetée pourrait avoir pour lui; un comité composé des principaux négociants de Cologne avait été formé dès l'apparition du premier projet belge. La presse rhénane s'en occupait avec sollicitude; la question était traitée dans de nombreux écrits. Dans une des brochures publiées à cette époque à Cologne, la construction du chemin de fer belge était présentée comme devant avoir pour résultat :

L'érection d'Amsterdam et de Rotterdam en ports libres;

L'abolition du droit fixe hollandais;

L'abolition de l'octroi hollandais;

L'abolition de l'octroi sur tout le Rhin;

L'abaissement des droits de transport sur le Rhin, à 75 p. c. des tarifs alors en vigueur;

Et enfin la cessation des entraves apportées à la libre jonction du Rhin et de la mer.

On peut déjà juger qu'il n'y avait rien de trop hasardé dans ces prévisions; car le commerce rhénan est déjà en possession des principaux avantages qu'il attendait du chemin de fer.

Il n'y avait donc plus de doutes en 1834 sur le prolongement de la route au travers des provinces rhénanes; on avait même la conviction morale qu'une compagnie serait formée aussitôt après qu'une décision définitive serait prise à Bruxelles.

Les avantages politiques et commerciaux du projet trouvèrent d'éloquents interprètes. M. Rogier insistait au nom du Gouvernement, pour que la Belgique posât ce grand fait, afin de se recommander à l'Europe. M. Nothomb établit que décréter le chemin de fer c'était consacrer l'indépendance commerciale du pays. Ces idées ne rencontraient guère de contradicteurs; toutefois il y eut des membres qui soutinrent que le transit n'était nullement avantageux; d'autres représentèrent le chemin de fer comme devant nuire à l'agriculture; il y en eut qui allèrent même jusqu'à dire qu'il nuirait aux propriétaires fonciers.

La question la plus controversée était toujours celle du mode d'exécution. Mais,

enfin, la Chambre décida, par 55 voix contre 35, que les routes en fer seraient construites par l'État [1].

Les prévisions des ingénieurs avaient été fortement attaquées. M. de Puydt, assez compétent dans ces matières, affirmait dans la Chambre, comme on l'avait affirmé au dehors, que les dépenses seraient doubles des évaluations, que l'État ne pouvait savoir encore quels capitaux l'entreprise exigerait; on se demandait si elle n'était pas au-dessus de ses forces, attendu d'ailleurs qu'à cette époque le crédit public était loin du taux où nous le voyons aujourd'hui, les obligations de l'emprunt de 1832 étaient cotées seulement à 93. Afin de restreindre la dépense dans ses plus étroites limites; pour remettre au temps le soin de décider, après une première expérience, s'il fallait poursuivre les travaux dans toute leur étendue, M. de Theux proposa de déclarer que les travaux commenceraient par les sections de Louvain à Liége, et de Liége à la frontière, et qu'une autorisation nouvelle serait nécessaire pour la construction des autres sections. Cet amendement semblait donner satisfaction à ceux qui voulaient avant tout l'ouverture d'une nouvelle communication avec l'Allemagne, parce que d'Anvers les marchandises auraient pu très-économiquement atteindre le chemin de fer par l'Escaut et le canal de Louvain; il dissipait les craintes du Hainaut au sujet de la concurrence des houilles de Liége, puisqu'il leur posait une espèce de barrière; il répondait enfin aux hésitations de ceux qui, sans méconnaître la grandeur de l'entreprise, redoutaient l'élévation de la dépense et se défiaient de l'étendue des ressources du pays. Aussi cet amendement ne fut-il écarté qu'à une faible majorité, par 43 contre 38 [2]. Il faut rendre grâce aux organes du Gouvernement et aux hommes qui

[1] *Ont voté pour l'exécution par l'État :* MM. Bekaert, Berger, Boucqueau de Villeraie, Brabant, Coghen, Cols, Coppieters, Davignon, de Behr, de Laminne, A. Dellafaille, H. Dellafaille, de Longrée, Deman d'Attenrode, F. de Mérode, W. de Mérode, de Nef, de Renesse, Donny, L. Vuylsteke, de Stembier, de Terbecq, de Theux, Devaux, Dewitte, D'Hane, Dubois, Dugniolle, Duvivier, Ernst, Fleussu, Hye-Hoys, Jadot, Lardinois, Lebeau, Legrelle, Liedts, Milcamps, Morel-Danheel, Nothomb, Polfvliet, Poschet, Raikem, A. Rodenbach, C. Rodenbach, Rogier, Schaetzen, Smits, Teichmann, Thienpont, Ullens, Van den Hove, Van der Heyden, Verdussen, Zoude.

Ont voté contre : MM. Angillis, Brixhe, Dautrebande, de Brouckere, de Meer de Moorsel, de Puydt, de Robaulx, de Sécus, Desmanet de Biesme, Desmet, d'Huart, Doignon, Domis, Dubus, Dumont, Dumortier, Éloy de Burdinne, Fallon, Frison, Gendebien, Hélias d'Huddeghem, Jullien, Meeus, Olislagers, Pirson, Pollenus, Quirini, Rouppe, Seron, Trenteseaux, Van der Belen, C. Vilain XIIII, H. Vilain XIIII, C. Vuylsteke, Watlet.

[2] *Ont répondu oui :* MM. Brixhe, Dautrebande, de Brouckere, de Longrée, Deman d'Attenrode, de Meer de Moorsel, F. de Mérode, W. de Mérode, de Puydt, de Robaulx, de Sécus, Desmanet de Biesme, Desmet, de Stembier, de Theux, d'Hoffschmidt, d'Huart, Doignon, Dubus, Dugniolle,

se sont associés à lui, pour résister à tout ce qu'il y avait de spécieux dans la proposition du député de Hasselt. Si elle eût été adoptée, c'en était fait des chemins de fer, du moins pour très-longtemps. Il est incontestable que les premiers résultats eussent été insignifiants, tandis que la dépense eût été considérable. Des tronçons eussent pu être faits; des compagnies auraient demandé et les Chambres auraient peut-être contraint le Gouvernement à accorder la concession de petites sections, d'Anvers à Bruxelles, de Bruxelles à Louvain par Cortenberg, mais il n'y eût plus eu aucun plan complet, aucune idée d'ensemble, et il est douteux que le chemin de fer fût commencé en deçà de Liége et en Allemagne.

La minorité, qui avait repoussé le système de la construction par l'État, persista jusqu'au bout dans son opposition; 28 membres votèrent contre l'ensemble du projet, qui fut adopté par 56 voix [1].

La discussion marcha assez rapidement au Sénat; elle fut assez longue cependant pour qu'on y débattît le système de la mise en concession. Un amendement, présenté en faveur de ce système fut repoussé, et le projet de loi adopté sans changement par 33 voix contre 8 [2].

Dumortier, Éloy de Burdinne, Ernst, Fallon, Fleussu, Frison, Gendebien, Jullien, Pirson, Pollenus, Poschet, Quirini, Raikem, Schaetzen, Seron, Van der Belen, C. Vilain XIIII, Watlet.

Ont répondu non : MM. Bekaert, Berger, Boucqueau de Villeraie, Brabant, Coghen, Cols, Coppieters, Davignon, de Behr, de Laminne, A. Dellafaille, H. Dellafaille, de Muelenaere, de Nef, de Renesse, Desmaisières, de Terbecq, Devaux, Dewitte, d'Hane, Donny, Duvivier, Hye-Hoys, Lardinois, Lebeau, Legrelle, Liedts, Milcamps, Morel-Danheel, Olislagers, Polfvliet, A. Rodenbach, C. Rodenbach, Rogier, Smits, Teichmann, Thienpont, Ullens, Van der Heyden, Verdussen, Vergauwen, H. Vilain XIIII, L. Vuylsteke, Zoude.

Se sont abstenus : MM. Hélias d'Huddeghem et Trenteseaux.

[1] *Ont voté pour la loi :* MM. Bekaert, Berger, Boucqueau de Villeraie, Brabant, Coghen, Cols, Coppieters, Davignon, de Behr, de Brouckere, de Laminne, A. Dellafaille, H. Dellafaille, de Longrée, Deman d'Attenrode, F. de Mérode, de Renesse, de Nef, de Sécus, Desmaisières, de Stembier, de Terbecq, Devaux, Dewitte, d'Hane, Donny, Dubois, Dugniolle, Duvivier, Ernst, Fleussu, Hye-Hoys, Jadot, Lardinois, Lebeau, Legrelle, Liedts, Milcamps, Morel-Danheel, Nothomb, Polfvliet, Poschet, Raikem, A. Rodenbach, C. Rodenbach, Rogier, Schaetzen, Smits, Teichmann, Thienpont, Ullens, Van den Hove, Van der Heyden, Verdussen, Vergauwen, Zoude.

Ont voté contre : MM. de Meer de Moorsel, W. de Mérode, de Puydt, de Robaulx, Desmanet de Biesme, Desmet, de Theux, d'Hoffschmidt, d'Huart, Doignon, Dubus, Dumont, Dumortier, Éloy de Burdinne, Fallon, Frison, Gendebien, Hélias d'Huddeghem, Jullien, Olislagers, Quirini, Rouppe, Trenteseaux, Van der Belen, C. Vilain XIIII, H. Vilain XIIII, C. Vuylsteke, Watlet.

[2] *On voté pour la loi :* MM. le comte de Quarré, E. de Mooreghem fils, de Conninck, Biolley, comte d'Andelot, Thorn, de Neve, baron d'Hooghvorst, baron de Stockhem, comte E. de Robiano, baron Dellafaille-d'Huysse, comte Vilain XIIII, de Gheleke, Van der Straeten, baron de Haultepenne, baron Dubois, baron Van den Steen de Jehay, comte de Baillet, vicomte de

Ainsi qu'il arrive dans tous les pays lors des discussions de travaux à exécuter aux frais du trésor, les prétentions locales ne furent pas toutes satisfaites par le développement donné au projet. On retrouve, au contraire, dans les débats, le germe des diverses propositions qui ont surgi depuis, de celles qui ont fait l'objet de la loi du 26 mai 1837, comme de celles qui sont encore en instance. Des amendements avaient, en effet, été présentés pour la construction d'un embranchement de Louvain sur Charleroy et Mariemont, par Wavre et Genappe, et pour un embranchement sur Hasselt. M. Rogier avait dû déclarer, en réponse à une interpellation qui lui était adressée, que la ligne comprise dans le projet, se dirigeant vers la frontière de France par le Hainaut, n'excluait pas la possibilité de plusieurs embranchements, si l'utilité en était reconnue; il s'agissait, dans la pensée de l'auteur de l'interpellation, de l'éventualité d'un embranchement sur Tournay, par suite de la direction que pourraient prendre les chemins de fer français.

Dans leur mémoire à l'appui du projet, MM. Simons et de Ridder émettaient l'idée de la formation d'une commission spéciale directrice, investie des pouvoirs administratifs en ce qui concernerait la construction et l'exploitation, tant sous le rapport de la direction et de la surveillance des travaux, que de la négociation de l'emprunt et de l'emploi des fonds. Sans aller aussi loin, la section centrale avait consacré dans son projet la création d'une commission de surveillance : la Chambre repoussa cet article, afin de ne pas déplacer la responsabilité qui doit toujours peser sur les Ministres. Au point de vue constitutionnel, l'objection était assurément des mieux fondées, mais on peut se demander si, en fait, il n'est pas à regretter que les Ministres n'aient pas eu à leur côté une commission fortement constituée, qui pût les aider à résister aux suites des rivalités des ingénieurs et aux prétentions des localités. L'intention de M. Rogier était de former une commission de neuf membres, parmi lesquels il y eût eu trois membres de la Chambre des représentants et trois membres du Sénat. L'intervention d'une semblable commission eût été dans une foule de cas des plus utiles.

La loi fut promulguée le 1er mai en ces termes [1] :

Jonghe d'Ardoye, baron Deman d'Hobruge, de Schiervel, baron de Baré de Comogne, Engler, baron de Sécus, Piers de Raverschot, marquis de Rodes, Van der Straeten Ponthoz, comte d'Arschot, comte Duval de Beaulieu, comte H. de Mérode, comte F. de Robiano, baron de Stassart, baron de Snoy.

Ont voté contre : MM. Van Muyssen, comte d'Ansembourg, de Rouillé, comte de Méan, Dupont d'Ahérée, Lefebvre-Meuret, Dehaussy et comte d'Oultremont.

MM. Borluut et baron de Pélichy se sont abstenus.

[1] M. Ch. Rogier, qui a présenté, soutenu et contre-signé la loi du 1er mai 1834, a quitté le ministère de l'intérieur, lequel avait alors les travaux publics dans ses attributions, le 4 août 1834.

« Art. 1er. Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant, à l'Est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liége et Verviers; au Nord par Anvers; à l'Ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au Midi sur Bruxelles, et vers la frontière de France par le Hainaut.

» Art. 2. L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du Gouvernement.

» Art. 3. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

» Art. 4. En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au Gouvernement un emprunt de 10 millions, qui sera couvert en tout ou en partie par l'émission de bons du trésor aux conditions de la loi du 16 février 1833.

» Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

» Art. 5. Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

» Art. 6. Avant le 1er juillet 1835 et d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

» Art. 7. A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liége et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur le chemin de fer, par tonneau et par kilomètre. »

La loi consacrait d'une manière définitive et solennelle, la jonction de l'Escaut et de la mer à la Meuse et au Rhin; mais le projet avait subi de nombreuses modifications; l'étendue des voies à construire avait été doublée. De nouveaux développements ont été donnés par la loi du 26 mai 1837 au système décrété le 1er mai 1834; d'autres suivront probablement, il ne faut donc pas s'étonner de la progression qu'a suivie la dépense.

Extension des projets primitifs.

Ceux qui croient que la Belgique est allée trop loin, qu'elle a trop élargi l'entreprise, ne doivent pourtant pas s'en prendre au Gouvernement. L'extension du projet de 1833, la substitution d'un large réseau à une ligne unique, le complément de ce réseau, tout cela c'est le fait du pays, le résultat des vœux formels

M. de Theux a dirigé les travaux publics, en qualité de ministre de l'intérieur, du 4 août 1834 jusqu'au 13 janvier 1837.

M. Nothomb, placé à la tête du ministère des travaux publics, lors de la création de ce ministère, y est resté jusqu'au 18 avril 1840.

M. Rogier a eu de nouveau la direction des travaux publics, du 18 avril 1840 au 13 avril 1841.

M. Desmaisières a succédé à M. Rogier le 13 avril 1841; il a été remplacé par M. Dechamps, le 16 avril 1843.

xprimés par ses représentants, quelquefois même la suite de l'exercice de leur droit d'initiative.

La première pensée de la construction d'un chemin de fer est née, répétons-le, du besoin qu'avait la Belgique de remplacer la voie de communication avec l'Allemagne, dont son commerce jouissait par les eaux intérieures de la Hollande. Aussi voit-on le premier tracé se diriger directement d'Anvers sur Maestricht, et les négociateurs du traité du 15 novembre 1831 prévoir le cas du passage d'un chemin de fer au travers du canton de Sittard. C'était purement et simplement une voie de transit qu'on projetait. Dans la direction indiquée, la route en fer devait avoir environ 100 kilomètres de longueur, être construite légèrement, ne toucher à aucune ville intermédiaire, et, par conséquent, elle ne devait guère coûter plus de 5,000,000 de francs.

Des réclamations vinrent alors de Liége; on fit observer que passer par cette ville et Verviers n'exigeait pas un détour considérable, tandis qu'on relierait à Anvers et à Cologne, des villes qui avaient avec ces ports de nombreuses relations. Ces réclamations, dont il était impossible au reste de méconnaître la justesse, motivèrent le premier changement du projet et donnèrent naissance au plan de 1832. Par ce tracé la route devait avoir 130 kilomètres jusqu'à Liége, et la dépense était évaluée, comme nous l'avons dit, à 9,808,717 francs.

Les mêmes raisons qui avaient engagé le Gouvernement à renoncer au tracé primitif pour diriger la route sur Liége, furent mises en avant pour ne pas laisser à l'écart les villes intermédiaires. On alla donc de la Nèthe à Malines, afin de passer ensuite par Louvain, Tirlemont et Waremme, et l'on ne put arriver à Malines sans pousser jusqu'à Bruxelles. Ce fut là le plan définitif du Gouvernement, celui auquel il voulait s'arrêter, qui lui paraissait satisfaire pour le moment à tous les besoins. Ce plan comprenait une étendue de 173 kilomètres, et la dépense était évaluée à 15,274,310 francs, non compris les intérêts des capitaux pendant la construction.

A peine ce projet fut-il publié que les Flandres réclamèrent la construction immédiate d'une ligne de Malines à Ostende. Il devint évident que le Gouvernement ne serait pas libre de la refuser ni même de l'ajourner. On ne se faisait cependant pas d'illusion sur ses résultats; les ingénieurs qui l'étudièrent reconnurent et insérèrent dans leur rapport que, par exemple, entre Gand et Ostende, il y aurait très-peu de transports et surtout très-peu de transports de marchandises. Quoi qu'il en fût, force était d'accepter la ligne réclamée ou de renoncer au projet. Cette modification porta de suite l'étendue des voies à décréter à près de 300 kilomètres, et en comprenant la nécessité qui en résultait de faire à double voie la ligne de Bruxelles à Anvers, la dépense présumée fut élevée à 24,465,310 francs.

Le chemin de fer allait donc s'étendre de Malines au Nord jusqu'à Anvers, à l'Est

et à l'Ouest jusqu'à la frontière; dans la direction du Midi, il devait s'arrêter à Bruxelles. La section centrale voulut donner une double satisfaction aux réclamations des députés du Hainaut, et en même temps qu'elle protestait que les tarifs seraient fixés de manière à ne causer aucune perturbation, elle inscrivit dans le projet le prolongement de la ligne au Midi, de Bruxelles vers la frontière de France par le Hainaut. C'était encore 80 kilomètres de route de plus, ce qui portait la dépense présumée à 33,465,310 francs, ou à 35 millions en y comprenant l'intérêt des capitaux pendant la construction.

Dès le commencement des travaux, il fut facile de juger que diverses circonstances allaient élever la dépense beaucoup au delà des prévisions.

En 1835, le gouverneur de la Société générale avait posé les bases d'une large compagnie financière, et fait des démarches en France pour obtenir la concession de la route en fer de Paris à Lille et à Valenciennes, espérant y joindre les lignes de Valenciennes à Bruxelles et de Lille à Gand.

M. de Theux, qui avait proposé dans la discussion de 1834, de commencer d'abord par un essai de Louvain à Liége, était probablement assez disposé à accepter les propositions de la Société générale; une loi eût été nécessaire quant à la ligne de Bruxelles à Mons et à Quiévrain, pour annuler la disposition de la loi de 1834, mais en vertu de la loi du 19 juillet 1832, sur les concessions de péages, le Gouvernement pouvait concéder la ligne de Gand à Lille. Le Sénat y apposa son véto en adoptant, dans sa séance du 31 décembre 1835, par 21 voix contre 13 [1], un amendement de M. le comte de Quarré, par lequel le chemin de fer de Gand vers Lille ne pouvait être concédé qu'en vertu d'une loi spéciale.

En cette circonstance encore le Gouvernement eut la main forcée; car le vote du Sénat avait une signification très-claire. On était sous l'impression des magnifiques résultats des premiers mois de l'exploitation; cette impression s'accrut l'année suivante, lorsqu'on vit l'ouverture de la section de Malines à Anvers, attirer une affluence de voyageurs dépassant de beaucoup toutes les espérances. Néanmoins,

[1] *Ont voté pour l'amendement :* MM. le comte de Quarré, chevalier de Bousies, baron Dubois, comte F. de Robiano, comte d'Espiennes, Van Saceghem, G. de Jonghe, comte d'Andelot, baron de Stockhem, marquis de Rodes, chevalier de Wouters de Bouchout, comte Vilain XIIII, comte E. de Robiano, de Conninck, de Mooreghem, Borluut, comte d'Ansembourg, de Rouillé, baron de Snoy, Heynderickx, vicomte de Jonghe d'Ardoye.

Ont voté contre : MM. le comte d'Oultremont, Van der Straeten Ponthoz, baron J. d'Hooghvorst, baron de Pélichy, baron de Baré de Comogne, baron de Haultepenne, Van Muyssen, Biolley, Dehaussy, Dupont d'Ahérée, baron de Sécus, baron de Stassart, baron Deman d'Hobruge.

MM. le comte d'Arschot et Dumon-Dumortier se sont abstenus.

M. Nothomb, qui avait été placé le 13 janvier 1837 à la tête du ministère des travaux publics qui venait d'être formé, crut prudent de s'en tenir à proposer aux Chambres, par un projet de loi présenté le 8 mai, de décréter qu'un chemin de fer de Gand à la frontière de France, par Courtray, avec un embranchement sur Tournay, serait établi aux frais de l'État. Cette proposition rencontra dans les deux Chambres une adhésion unanime, mais en outre la section centrale de la Chambre des représentants proposa d'ajouter dans la loi que la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seraient également rattachées par un chemin de fer, construit aux frais de l'État, au système décrété par la loi du 1er mai 1834. La section centrale invoquait à l'appui de son amendement des principes de justice distributive; il lui paraissait que puisque toutes les provinces contribuaient aux frais de construction des chemins de fer, il était juste que toutes fussent appelées à jouir des bienfaits de ce mode de communication.

Cet amendement fut adopté presque sans opposition, et cependant il doublait la dépense proposée par le Gouvernement. Ce fut même seulement à la majorité de quelques voix (par 38 voix contre 32) que la Chambre consentit à admettre une disposition additionnelle présentée par M. Devaux, afin qu'il ne fût donné suite à la loi, en ce qui concernait le Luxembourg, que lorsque le tracé aurait été fixé par une loi ultérieure. Cette disposition a amené le Luxembourg à se contenter, en 1842, d'une somme de deux millions appliquée à la construction de routes nouvelles, en remplacement du chemin de fer décrété en principe, et le trésor a évité par là une dépense de cinq à six millions au moins.

La nouvelle loi, promulguée le 26 mai 1837, était ainsi conçue :

« Art. 1er. Il sera établi, aux frais de l'État, un chemin de fer de Gand à la frontière de France, et à Tournay, par Courtray.

» Art. 2. La ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seront également rattachées par un chemin de fer, construit aux frais de l'État, au système décrété par la loi du 1er mai 1834.

» Art. 3. Il sera pourvu à cette dépense par les moyens qui ont été ou qui seront mis à la disposition du Gouvernement, pour l'exécution de la loi du 1er mai 1834.

» Néanmoins il ne sera donné suite à la disposition précédente, en ce qui concerne le Luxembourg, que lorsque le tracé aura été fixé par une loi ultérieure. »

Les chemins de fer décrétés avaient alors un développement total de 550 kilomètres environ, et les devis primitifs réunis s'élevaient ensemble à plus de cinquante-cinq millions de francs.

Quatre ans nous séparaient de la présentation du premier projet et il avait été quatre fois étendu, élargi.

Une première fois par l'adjonction de la ligne de Malines à Ostende;

Ensuite par l'adjonction de la ligne de Bruxelles à la frontière de France;

En troisième lieu, par l'obligation tacitement imposée de faire construire aux frais de l'État la ligne de Gand vers Lille et à Tournay;

Enfin, par l'addition au projet du 8 mai 1837, d'un chemin de fer sur Namur et d'un autre pénétrant dans le Limbourg.

Si l'on se reporte aux discussions qui eurent lieu tant dans les Chambres qu'en dehors, de 1833 à 1837, on voit clairement que ces augmentations successives ont été le fait du pays et non du Gouvernement; celui-ci résistait à la dépense, mais il y était poussé, provoqué, presque forcé par le pays et ses représentants.

Indépendamment de l'accroissement de dépenses qui résultait de ces extensions successives, elles eurent pour effet de changer complétement la pensée primitive du projet. Au lieu d'une ligne unique, spéciale, ayant un but déterminé, on eut tout un système de communications intérieures, puisque les chemins de fer embrassaient huit provinces sur neuf, et même, d'après la loi du 26 mai 1837, ils devaient comprendre également le Luxembourg. Dans son rapport du 12 novembre 1839, M. Nothomb a signalé quelle différence énorme cette modification de la pensée primitive apportait dans les résultats qu'on devait attendre des chemins de fer. Dès lors, en effet, qu'ils sont placés dans les conditions ordinaires de tout autre système général de voies de communication, on ne peut plus leur demander que des résultats analogues et non des résultats tout à fait exceptionnels.

Progression des dépenses. — Leur montant probable.

Tandis qu'on augmentait le nombre et l'étendue des lignes à construire, le mouvement des transports prenait une importance inespérée; la ligne de Bruxelles à Anvers recevait plus de voyageurs que MM. Simons et de Ridder ne calculaient, en 1833, qu'il en serait transporté sur les 173 kilomètres formant l'ensemble de leur projet. Cet accroissement de transport entraînait à sa suite de nombreuses augmentations de dépenses, et voici en résumé comment leur montant total s'est élevé d'année en année.

1831	Première idée (d'Anvers sur Maestricht, 100 kilomètres environ) . . . . . fr.	6,000,000
1832	Projet mis en adjudication (d'Anvers à Liége par Diest, 130 kilomètres)	9,808,717
1833	(Juin). Projet présenté aux Chambres (Malines à Anvers, à Bruxelles et à la frontière de Prusse par Liége et Verviers, 173 kilomètres)	15,274,310

1833	(Novembre). L'adjonction de la ligne de Malines à Ostende et la nécessité d'une double voie entre Bruxelles et Anvers, porte l'étendue de la route à 300 kilomètres environ, et la dépense présumée s'élève à	24,465,310
1834	Le vote de la Chambre, ajoutant une ligne de Bruxelles à la frontière de France par le Hainaut, élevait l'étendue des routes en fer à 380 kilomètres, et la dépense à	33,465,310
1835	Les améliorations apportées aux plans primitifs, pour élargir la voie et donner plus de solidité aux rails, permettaient de compter qu'on irait jusqu'à une dépense de	38,000,000
1836	Le véto du Sénat à la concession de la ligne de Gand à Lille, équivalait au vote d'une nouvelle dépense qui portait l'ensemble à	48,000,000
1837	L'extension donnée par la loi du 26 mai au projet du Gouvernement, ajoutait encore au moins 10 millions, de sorte qu'on allait à 550 kilomètres pour le développement total des lignes, et à une dépense de.	58,000,000
»	A la fin de l'année le compte rendu de la situation des travaux faisait prévoir une augmentation sur les prévisions, jusqu'à	65,000,000
1838	L'accroissement de la circulation, la mise en activité d'un premier service de transport des marchandises, la cherté des fers et des matériaux, et la nécessité qui se révélait de doubler en partie la voie, conduisaient à une évaluation de	80,000,000
1839	Le compte rendu de la situation des travaux, présenté aux Chambres le 12 novembre par M. Nothomb, faisait pressentir qu'on atteindrait	100,000,000
1840	(Février). La section centrale du budget des travaux publics évaluait la somme totale des capitaux à débourser, à . .	110,000,000
»	(Juin). A la suite de la discussion de l'emprunt décrété par la loi du 26 juin, la dépense totale fut fixée à	125,664,155
1841	Les grands mécomptes des prévisions formées pour les travaux dans la vallée de la Vesdre, et la continuation du doublement des voies, faisaient déjà prévoir la nécessité d'un nouvel emprunt, qui porterait la dépense à	140,000,000
1842	La loi du 29 septembre éleva les sommes votées à. . . .	150,264,063

Voici le résumé des quatre emprunts autorisés jusqu'ici par la Législature :

	CAPITAL EFFECTIF.	CAPITAL NOMINAL.	INTÉRÊT NOM.	RENTE ANNUELLE.
Loi du 18 juin . . . 1836.	24,524,163 74	26,886,439	4 p. %.	1,075,457 55
— du 25 mai. . . . 1838.	32,267,256 39	45,857,439	3 p. %.	1,375,723 16
— du 26 juin. . . . 1840.	69,472,643 62	73,657,947	5 p. %.	3,682,897 33
— du 29 septembre 1842.	24,000,000 »	23,484,487	5 p. %.	1,174,224 34
TOTAUX. . . . fr.	150,264,063 75	169,886,312		7,308,302 38

L'intérêt moyen des 150 millions est de 4,86 p. c.

D'après les dernières dispositions ministérielles, la répartition de cette somme a été arrêtée comme il suit :

Constructions des sections et des stations . . . . . fr.	126,493,087 24
Outillage des stations	2,941,923 12
Matériel d'exploitation.	19,088,636 42
Sommes tenues en réserve pour travaux imprévus	1,097,615 72
Montant des frais d'entretien imputés sur le premier emprunt.	652,801 95
TOTAL égal. . . fr.	150,264,063 75
Il faut déduire de ces 150,000,000 les fr. 652,801 95 c^s employés pour l'entretien et l'exploitation en 1835 et 1836, et fr. 363,559 08 c^s, produit de la vente jusqu'au 31 décembre 1841, des excédants de terrains expropriés : ensemble . . .	1,016,361 03
Ce qui réduit la dépense à. . . . . fr.	149,247,702 72
Mais il convient d'ajouter les intérêts des capitaux employés pendant la construction, et en comptant en moyenne que les travaux ont duré trois campagnes, c'est 18 mois d'intérêts ou 7 ½ p. % sur 127 millions, soit.	9,575,000 »
La dépense totale réelle serait alors de. . . fr.	158,822,702 72
A REPORTER . . .	158,822,702 72

REPORT . . .		158,822,702 72

Après cela ce qu'on apprend aujourd'hui de différents côtés fait prévoir qu'une nouvelle demande de crédit devra être adressée aux Chambres :

1° Quelque considérables qu'elles soient, les sommes allouées pour les sections de la Meuse à la frontière de Prusse, seront évidemment insuffisantes pour achever entièrement les travaux de la double voie et les stations, pour mettre le tout en parfait état d'entretien. Il a été alloué jusqu'ici fr. 25,342,477 56 c^s^. Eh bien, il n'y a pas d'exagération à supposer qu'on ira, en définitive, à 29 millions. Ce n'est ni une indiscrétion ni une révélation; c'est une simple supposition, basée cependant sur la situation des travaux de cette partie de la route, sur ce qu'on sait de ce qu'il reste à faire. Le crédit complémentaire serait d'après nous pour cet objet de 3,657,522 44

2° Ce n'est pas trop non plus d'ajouter pour achèvement complet de toutes les autres lignes . . . . . 3,500,000 »

Peut-être n'est-ce pas assez, peut-être aussi ce que nous portons pour les sections de la Vesdre est-il trop élevé; mais les deux sommes réunies ne s'écarteront probablement pas beaucoup de la vérité.

3° MM. Simons et de Ridder jugeaient, en 1833, qu'il suffirait de doubler la voie des sections de Malines à Bruxelles et à Anvers. Le développement énorme des transports de voyageurs et des marchandises et la multiplicité des convois qu'il a fallu établir sans pouvoir même parvenir à satisfaire aux désirs de toutes les localités, ont conduit l'administration à mettre une double voie sur 240 kilomètres de route.

A REPORTER . . .	7,157,522 44	158,822,702 72

Report . . .	7,157,522 44	158,822,702 72
Ce n'est plus assez. On est d'accord aujourd'hui qu'il est indispensable, pour assurer la régularité du service, de doubler la voie de Bruxelles à Braine-le-Comte, au point de raccordement des sections de Charleroy et de Namur, à la ligne du Midi, et de la doubler également de Gand à la frontière de France. Il y a d'une part 31 kilomètres, d'autre part 59 kil., ensemble 90 kilomètres, à 26,250 francs par kilomètre [1]	2,362,500 »	
4° Le matériel d'exploitation ne répond plus aux besoins du commerce et de l'industrie; le nombre des waggons à marchandises doit notamment être beaucoup augmenté, car l'insuffisance de leur nombre est une cause de dépenses inutiles en obligeant l'administration à faire très-souvent circuler les waggons à vide pour aller d'une station à une autre. Il devra être demandé de ce chef environ	4,000,000 »	
Le crédit complémentaire serait ainsi de. fr.	13,520,022 44	13,520,022 44
La dépense totale serait alors de		172,342,725 16
Allant un peu plus loin dans l'avenir, il est permis de supposer que lorsqu'un service rapide, quotidien, de bateaux à vapeur sera établi entre Ostende et Douvres, il deviendra nécessaire de doubler la voie de Gand à Ostende. L'ouverture du chemin de fer du		
A reporter . . .		172,342,725 16

[1] Détail du coût d'un kilomètre de seconde voie :

Billes		4,400 »
Rails		12,800 »
Accessoires	coussinets.	2,900 »
	chevilles et clavettes	950 »
Sable.		4,200 »
Pose et encoffrement.		1,000 »
Total . . .	fr.	26,250 »

Report . . .	172,342,725	16
Nord, de Paris à Valenciennes, rendra de même indispensable le doublement de la voie de Braine-le-Comte à Quiévrain; ne voit-on pas déjà la difficulté du service sur une voie unique, rendre impossible l'arrivée régulière à Bruxelles des dépêches de France? Il sera enfin difficile d'éviter de longs retards sur la section de Charleroy à Braine-le-Comte avec l'extension que prend le transport des marchandises, si la voie n'est pas doublée plus tard, ce sera donc en tout 165 kilomètres de seconde voie à poser, à 26,250 francs	4,331,250	»
La jonction des lignes du Midi et de l'Ouest, de Jurbise à Tournay par Ath, est arrêtée en principe; son utilité n'est pas contestée, on est dès lors autorisé à comprendre à l'avance cet embranchement dans le compte général des chemins de fer. Il doit avoir une étendue de 45 kilomètres, à 150,000 francs. .	6,750,000	»
Le prolongement de la section de Saint-Trond jusqu'à Hasselt est dans le même cas; on ne peut guère le refuser aux localités qui le réclament, d'autant plus qu'il ne sera point onéreux au trésor. Il y aura là 20 kilomètres à 100,000 francs	2,000,000	»
Les chemins de fer touchent à l'Escaut, à la mer, à la Prusse et à la France. La Belgique ne voudra pas se refuser l'avantage de ce mode accéléré de communication, du côté d'un pays avec lequel ses relations commerciales deviennent de jour en jour plus importantes, et qui bientôt l'emportera sur tous les autres comme débouché des produits de son industrie; la ligne du Nord devra donc être poussée d'Anvers jusqu'à la frontière des Pays-Bas vers Bréda. Ce sera encore 30 kilom^s à 100,000 fr.	3,000,000	»
Intérêts des capitaux employés à ces embranchements (7 ½ p 0/0 sur 11,750,000).	881,250	»
Il résultera évidemment de l'achèvement du chemin de fer français et de la construction des embranchements qui viennent d'être indiqués, la nécessité d'une nouvelle augmentation de matériel qu'on peut évaluer à	6,000,000	»
Enfin il y a lieu de joindre aux dépenses générales faites ou à faire par la Belgique pour la création et l'exploitation de son réseau de chemins de fer, la part qu'elle a prise dans le chemin de		
A reporter . . .	195,305,225	16

Report . . .	195,305,225	16
fer rhénan, véritable prolongement de celui d'Anvers à la frontière de Prusse. La Belgique a pris 4,000 actions qui lui ont coûté . . . . . fr.	3,349,600	»
De sorte que le total final et général des dépenses serait de. .	198,654,825	16
En nombres ronds.	200,000,000	»

Deux cents millions. C'est sans doute une grosse somme, mais la Belgique peut aller jusque là; ses représentants ne devront pas reculer devant le vote des trente millions environ qui seront successivement nécessaires pour donner au système des chemins de fer de l'État tout son complément. Ce n'est pas une charge au-dessus des forces du pays; bien loin qu'il en soit ainsi, l'examen des résultats définitifs de cette vaste entreprise, montre que sous tous les rapports la Belgique peut se féliciter de l'avoir entamée, et qu'elle n'a qu'à gagner matériellement et financièrement à la conduire jusqu'au bout.

Cette démonstration formera la dernière partie de ce travail. Nous reviendrons auparavant sur l'exécution des lignes décrétées par les lois de 1834 et 1837.

Exécution des chemins de fer décrétés.

Les chemins de fer dont l'exécution a été ordonnée sont tous livrés à la circulation. Leur développement total, supposé en 1839 devoir être de 550 kilomètres, s'élève à 559 kilomètres, par suite de la construction de petits embranchements aux abords de quelques villes. Ils comprennent quatre lignes :

Ligne du Nord	48,673 mètres.
— de l'Ouest	200,206 —
— de l'Est	144,368 —
— du Midi	165,604 —
Ensemble.	558,851 mètres.
	ou 559 kilomètres.

L'étendue des lignes se divise de la manière suivante :

NORD	Bruxelles à Malines	20,395	48,673
	Embranchement de la nouvelle station du Nord	1,958	
	Malines à Anvers	23,400	
	Embranchement de la station d'Anvers à l'entrepôt	2,920	
OUEST	Malines à Termonde	26,254	200,206
	Termonde à Gand	29,540	
	Gand à Bruges	44,558	
	Bruges à Ostende	21,997	
	Gand à Courtray	43,660	
	Courtray à Tournay et à la frontière	34,197	
EST	Malines à Louvain	23,583	144,368
	Embranchement du canal	972	
	Louvain à Tirlemont	18,099	
	Tirlemont à Waremme	27,024	
	Waremme à Ans	18,996	
	Ans à Liége	5,894	
	Liége à Chenée	3,913	
	Chenée à la frontière	35,667	
	Landen à St-Trond	10,220	
MIDI	Raccordement des stations du Nord et du Midi	3,343	165,604
	Bruxelles à Tubise	19,510	
	Tubise à Soignies	17,083	
	Soignies à Mons	24,533	
	Mons à la frontière	19,545	
	Braine-le-Comte à Namur	81,590	
	ENSEMBLE		558,851 mètres.

A mesure qu'une section, qu'un tronçon de quelque importance était terminé, il était mis aussitôt en exploitation. Le tableau suivant présente le relevé des ouvertures, depuis le 5 mai 1835, jour de l'inauguration de la section de Malines à Bruxelles, jusqu'au 15 octobre 1843, date de l'ouverture de la dernière section.

Tableau de l'ouverture des différentes sections des chemins de fer.

DATE DE L'OUVERTURE.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR des SECTIONS.
5 mai 1835 . . .	Bruxelles à Malines	20 kilom.
6 mai 1836 . . .	Malines à Anvers.	24
2 janvier 1837 . . .	Malines à Termonde.	26
10 septembre — . . .	Malines à Louvain	24
15 — — . . .	Termonde à Wetteren	16
22 — — . . .	Louvain à Tirlemont	18
28 — — . . .	Wetteren à Gand.	15
2 avril 1838 . . .	Tirlemont à Ans.	46
12 août — . . .	Gand à Bruges	45
28 — — . . .	Bruges à Ostende	22
25 — 1839 . . .	Gand à Deynze	17
22 septembre — . . .	Deynze à Courtray	26
6 octobre — . . .	Landen à St-Trond	10
18 mai 1840 . . .	Bruxelles à Tubise	20
25 août — . . .	Borgerhout à l'Escaut	3
26 septembre 1841 . . .	Raccordement des stations de Bruxelles . . .	5
31 octobre — . . .	Tubise à Jurbise.	30
19 décembre — . . .	Jurbise à Mons	11
1er mai 1842 . . .	Ans à Liége	6
7 août — . . .	Mons à Quiévrain	19
16 octobre — . . .	Liége à Chenée	4
24 — — . . .	Courtray à Tournay.	31
6 novembre — . . .	Mouscron à la frontière	3
14 — — . . .	Quiévrain à la frontière	1
28 décembre — . . .	Braine-le-Comte à Manage	15
15 juillet 1843 . . .	Chenée à Verviers	21
31 — — . . .	Manage à Namur.	67
15 octobre — . . .	Verviers à la frontière	14
	ENSEMBLE.	559 kilom.

Ainsi en 1835 20 kilomètres ont été livrés à la circulation. L'exploitation moyenne calculée pour un an a été de 14 kilomètres.

1836	24	kilomètres ouverts.	Exploitation moyenne	36	—
1837	99	—	—	90	—
1838	113	—	—	202	—
1839	53	—	—	271	—
1840	23	—	—	323	—
1841	46	—	—	339	—
1842	79	—	—	396	—
1843	102	—	—	497	—
1844	»	—	—	559	—
	559	kilomètres.			

La plupart des sections ont été ouvertes dans le second semestre de l'année. Il y a eu 26 kilomètres livrés à la circulation en janvier, 46 en avril, 70 en mai, 88 en juillet, 106 en août, 104 en septembre, 89 en octobre, 4 en novembre et 26 en décembre. Il y a eu par conséquent 317 kilomètres mis en exploitation pendant le second semestre de l'année, et 142 kilomètres pendant le premier semestre.

Les députés des Flandres avaient présenté, dans la discussion de la loi du 1er mai 1834, un amendement afin de prescrire la simultanéité des travaux vers Ostende et vers Liége. M. Rogier repoussa cet amendement en déclarant qu'il était inutile, que l'intention du Gouvernement était de pousser les travaux avec autant d'activité d'un côté que de l'autre. L'amendement fut écarté; la confiance accordée à la déclaration du Ministre fut bien placée, car jamais engagement n'a été plus fidèlement rempli. En effet, après l'ouverture des sections de Malines à Bruxelles et de Malines à Anvers, le chemin de fer s'est étendu en 1837, d'abord de Malines à Termonde, puis de Malines à Louvain, ensuite de Termonde à Gand, à l'Ouest, et de Louvain à Tirlemont, à l'Est. En 1838, la ligne de l'Est est poussée jusqu'à Ans, celle de l'Ouest est terminée et touche à Ostende.

Si les autres travaux de la ligne de l'Est n'ont pas marché avec plus de rapidité, ou, pour mieux dire, s'ils n'ont pas été commencés plus tôt, c'est à cause des difficultés innombrables que les ingénieurs ont rencontrées après la rédaction des premiers plans.

Quant à la ligne du Midi, les retards sont provenus des discussions soulevées sur la direction définitive à donner, d'abord en ce qui concernait la route de Bruxelles à Mons, ensuite celle de Namur.

La loi du 26 mai 1837 avait déclaré que la ville de Namur serait rattachée, par un chemin de fer construit aux frais de l'État, au système décrété le 1er mai 1834,

mais sans s'expliquer sur la direction de la ligne de jonction. Il avait paru au premier abord dans la discussion de la loi, que le chemin de fer de Namur devait être dirigé sur Tirlemont; toutefois, en l'absence d'études préliminaires, la question était restée entière; la disposition décrétant ces chemins de fer avait été rédigée dans les termes les plus généraux.

Le système de 1834 comprenait deux grandes lignes auxquelles la ville de Namur pouvait être également rattachée : la ligne vers l'Allemagne par Louvain, Tirlemont et Liége; la ligne vers la France par Bruxelles et Mons. La loi de 1837 n'autorisant la construction que d'un chemin de fer, il était impossible de mettre Namur en relation au moins immédiate avec l'une et l'autre ligne; il fallait opter entre elles, et puis choisir un point d'accès sur la ligne qui aurait obtenu la préférence. De vifs débats s'élevèrent sur chacun de ces points. La ville de Namur et celles de Louvain et Tirlemont, soutinrent avec force que la jonction devait s'opérer sur la ligne de l'Est, que c'était dans cette direction que Namur avait ses principales relations, que son commerce était le plus actif. Les ingénieurs prétendaient, au contraire, que le chemin de fer devait se diriger vers Bruxelles, c'est-à-dire vers la ligne du Midi, faisant observer que par ce moyen Namur obtiendrait une communication aussi directe que par l'Est pour ses relations avec Anvers, tandis que celles existant avec Liége devaient dans tous les cas continuer de s'effectuer par la vallée de la Meuse. Cet avis prévalut auprès du Gouvernement. Restait après cela à déterminer le choix du point d'accès à la ligne du Midi. Plusieurs systèmes se trouvèrent également en présence; l'un envisageant Namur isolément, tendait à conduire la route de cette ville directement sur Bruxelles en passant par Nivelles, laissant Charleroy à l'écart; d'autres avaient pour but de faire diriger le nouveau chemin de fer de Namur à Charleroy, en suivant la vallée de la Sambre.

Les discussions ont été terminées par les arrêtés royaux du 28 août 1838 et du 1er mars 1840, qui, par une heureuse combinaison, ont constitué tout un système dans cette partie du royaume, en reliant à la fois Namur et Charleroy à Bruxelles, centre réel des chemins de fer, et à Mons. On peut dire dès à présent que l'expérience sanctionne cette décision.

Comparaison des prévisions des devis primitifs et des dépenses effectuées. — Causes des différences.

Les devis primitifs des ingénieurs pour les lignes décrétées tant en 1834 qu'en 1837, et les évaluations du coût probable des embranchements, s'élevaient ensemble à 55,407,976 francs; les prévisions des dépenses de construction de la voie, des stations et dépendances, sont résumées dans le tableau suivant :

Résumé des devis primitifs des lignes de chemins de fe

DÉSIGNATION des SECTIONS ET EMBRANCHEMENTS.	LONGUEUR étudiée.	TERRAINS.	TERRASSEMts.	TRAVAUX d'art.	VOIE (billes et pou
Bruxelles à Malines	21,700	263,520 »	94,600 »	125,800 »	763,700
Malines à Anvers	24,500	302,400 »	81,400 »	180,000 »	932,700
Doublement de la voie de Bruxelles à Anvers	»	»	»	»	1,070,000
Embranchement de la station d'Anvers à l'entrepôt	2,000	»	»	»	»
Idem de la nouvelle station du Nord à Bruxelles.	2,010	200,000 »	211,688 »	92,214 73	»
Malines à Louvain	23,900	212,220 »	151,030 »	91,500 »	875,500
Embranchement de la station de Louvain au bassin	943	»	22,886 63	»	14,695
Louvain à Tirlemont	18,000	307,800 »	563,200 »	732,000 »	637,000
Tirlemont à Waremme	29,700	401,760 »	1,293,300 »	119,500 »	957,000
Waremme à Ans Ans à la Meuse	26,400	421,200 »	889,000 »	175,000 »	1,165,850
Embranchement de Liége (station intérieure.)	»	»	»	»	»
Liége à Verviers	26,000	261,480 »	107,400 »	793,200 »	916,250
Verviers à la frontière de Prusse	16,000	160,000 »	90,000 »	168,000 »	560,000
Landen à St-Trond	10,754	147,519 50	196,530 50	85,515 »	450,407
Malines à Termonde	27,500	326,000 »	110,000 »	120,000 »	1,062,000
Termonde à Gand	29,100	335,000 »	150,000 »	261,000 »	1,259,000
Gand à Bruges	42,000	400,000 »	160,000 »	229,000 »	1,570,000
Bruges à Ostende	24,300	210,000 »	100,000 »	185,000 »	1,074,000
Embranchement de la première station d'Ostende au bassin	»	51,850 »	32,233 »	172,698 27	15,455
Gand à la frontière de France	54,884	773,740 »	647,808 »	735,196 »	2,602,570
Embranchement de Mouscron sur Tournay	18,570	230,340 »	189,647 87	200,096 »	840,975
Bruxelles à Quiévrain	82,322	1,946,340 50	2,725,785 »	820,960 »	3,291,253
Embranchement vers la station de l'Allée-Verte	3,500	317,300 »	49,147 »	199,056 »	309,500
Tubise à Vieuville	36,465	590,000 »	933,000 »	380,500 »	1,567,540
Vieuville à Namur	41,847	701,200 »	1,080,540 »	375,500 »	1,793,390
TOTAUX	562,395	8,559,670 »	9,879,196 »	6,239,536 »	23,728,784

(*a*) Mémoire de MM. Simons et de Ridder, mars 1833. — (*b*) Idem. id. id.
(*c*) Notes de MM. Simons et de Ridder, novembre 1833.
(*d*) Compris dans les travaux complémentaires de Malines à Anvers.
(*e*) Projet de la direction de l'exploitation, août 1839.
(*f*) Mémoire de MM. Simons et de Ridder, mars 1833.
(*g*) Projet de la direction de l'exploitation, août 1839.
(*h*) Mémoire de MM. Simons et de Ridder, mars 1833. — (*i*) Idem. id. id. — (*j*) Idem. id. id.
(*k*) Somme indiquée dans la discussion de la loi d'empr. du 26 juin 1840, comme devant être la part du Gouvern.
(*l*) Mémoire de MM. Simons et de Ridder, mars 1833.

écrétées par les lois des 1er mai 1834 et 26 mai 1837.

DÉPENDANCES de la route.	FRAIS D'ADMINISTRATION et d'études.	PLANS INCLINÉS.	IMPRÉVU.	TOTAL PAR SECTION (1).	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
65,300 »	20,500 »	»	»	1,333,420 » (*a*)		
72,500 »	28,500 »	»	»	1,597,500 » (*b*)		
45,000 »	38,000 »	»	»	1,145,000 » (*c*)	4,984,670 »	99,693 »
»	»	»	»	(2) 300,000 » (*d*)		
65,527 »	»	»	37,320·27	608,750 » (*e*)		
56,300 »	27,750 »	»	»	1,414,300 » (*f*)		
420 »	»	»	»	38,000 » (*g*)		
41,300 »	81,000 »	»	»	2,362,300 » (*h*)		
54,900 »	85,500 »	»	»	2,911,960 » (*i*)		
79,800 »	96,000 »	318,000 »	»	3,144,850 » (*j*)	15,525,912 »	102,144 »
»	»	»	»	1,000,000 » (*k*)		
53,000 »	116,500 »	»	»	2,248,730 » (*l*)		
70,000 »	53,000 »	300,000 »	»	1,393,000 » (*m*)		
110,000 »	25,000 »	»	»	1,012,772 » (*n*)		
88,000 »	24,000 »	»	»	1,730,000 » (*o*)		
84,000 »	46,000 »	»	»	2,135,000 » (*p*)		
106,000 »	51,000 »	»	»	2,516,000 » (*q*)		
68,000 »	28,000 »	»	»	1,665,000 » (*r*)	15,902,016 »	81,133 »
1,503 »	14,271 »	»	8,000 »	297,011 » (*s*)		
655,500 »	170,566 30	»	270,740 70	5,856,121 » (*t*)		
113,500 »	49,598 13	»	78,728 »	1,702,884 » (*u*)		
340,000 »	250,428 47	»	456,217 03	9,830,985 » (*v*)		
5,000 »	29,572 »	»	46,939 »	1,015,293 » (*w*)	18,995,378 »	115,124 »
230,430 »	115,000 »	»	»	3,816,470 » (*x*)		
252,000 »	130,000 »	»	»	4,332,630 » (*y*)		
655,980 »	1,480,186 »	618,000 »	897,945 »		55,407,976 »	95,032 »

(*m*) Notes de MM. Simons et de Ridder, juin 1833. — (*n*) Rapport de MM. Vifquain et Groetaers, janvier 1838.
(*o*) Mémoire de MM. Simons et de Ridder, novembre 1833. — (*p*) Idem. — (*q*) Idem. — (*r*) Idem.
(*s*) Projet de M. Noël, mars 1839.
(*t*) Rapport de MM. Vifquain, Demoor et Noël, avril 1837. — (*u*) Idem. id. id.
(*v*) Rapport de MM. Demoor et Vifquain, décembre 1836. — (*w*) Idem. id. id.
(*x*) Rapport de M. Vifquain, juin 1838. } Direction modifiée par les arrêtés royaux du 28 août 1838 et du
(*y*) Idem. id. id. } 1er mars 1840.

(1) En laissant à l'écart les intérêts des capitaux pendant la construction, et sans matériel.
(2) Cette évaluation est approximative.

La répartition des fonds du dernier emprunt a porté à fr. 126,493,087 24 c[s] les sommes allouées jusqu'ici pour la construction de la route, des stations et des dépendances. En voici la division par section, embranchements compris, avec le calcul de la dépense moyenne par kilomètre :

Répartition des fonds alloués pour la construction de la route et des stations.

SECTIONS.	Développement en kilomètres.	CONSTRUCTION de LA VOIE.	STATIONS et DÉPENDANCES. (a)	FRAIS DE DIRECTION et de surveillance. (b)	TOTAL.	COÛT par KILOMÈTRE.
Bruxelles à Malines	22	4,155,269 77	1,852,193 84	195,000 »	6,202,463 61	281,930 »
Malines à Anvers	26	4,439,372 34	1,281,855 11	185,000 »	5,906,227 45	227,163 »
Malines à Termonde.	26	3,387,560 23	440,137 67	134,000 »	3,961,697 90	152,373 »
Termonde à Gand	30	4,776,581 37	546,983 94	175,000 »	5,498,565 31	183,285 »
Gand à Bruges.	45	4,863,382 78	349,564 14	170,000 »	5,382,946 92	119,176 »
Bruges à Ostende	22	2,637,435 81	445,209 41	101,000 »	3,183,645 22	144,711 »
Gand à Courtray.	44	4,205,248 57	173,183 10	145,000 »	4,523,431 67	102,805 »
Courtray à Tournay, et à la frontière	34	5,203,382 79	269,734 53	180,000 »	5,653,117 32	166,268 »
Malines à Louvain.	25	4,310,516 60	531,139 92	170,000 »	5,011,656 52	200,470 »
Louvain à Tirlemont.	18	5,148,594 82	254,354 97	176,000 »	5,578,949 79	309,941 »
Tirlemont à Waremme . . .	27	4,952,374 65	78,085 33	166,000 »	5,196,459 98	192,461 »
Waremme à Ans	19	3,478,248 50	214,727 09	121,000 »	3,813,975 59	200,735 »
Ans à Liége.	6	5,060,081 35	576,467 58	182,000 »	5,818,548 93	969,758 »
Liége à la frontière	40	24,221,477 56	325,000 »	796,000 »	25,342,477 56	633,562 »
Landen à St-Trond	10	1,221,724 63	131,182 77	43,000 »	1,395,907 40	139,591 »
Bruxelles à Tubise.	23	4,651,530 12	483,673 60	160,000 »	5,295,203 72	230,226 »
Tubise à Soignies	17	4,123,326 85	207,945 11	139,000 »	4,470,271 96	262,957 »
Soignies à Mons.	24	4,020,327 39	451,136 82	142,000 »	4,613,464 21	192,228 »
Mons à Quiévrain	20	3,568,343 53	244,744 25	115,000 »	3,928,087 78	196,404 »
Braine-le-Comte à Namur . .	81	14,738,541 97	488,901 34	488,545 09	15,715,988 40	194,024 »
TOTAUX. . . .	559	113,163,321 63	9,346,220 52	3,983,545 09	126,493,087 24	226,284 60

Le montant des dépenses effectuées jusqu'ici pour la construction de la route, les stations et les dépendances, varie, par kilomètre, de 102,805 francs à 633,562 francs et même à 969,758 francs, si nous comprenons parmi les sections la partie de la route d'Ans à Liége et les plans inclinés qui s'y trouvent.

Les sections qui ont coûté le moins, sont celles de :

Gand à Courtray	102,805	francs par kilomètre.
Gand à Bruges	119,176	—
et Landen à St-Trond	139,591	—

Celles qui au contraire coûtent le plus, sont les sections de :

Louvain à Tirlemont	309,941	francs par kilomètre.
Liége à la frontière.	633,562	—
Ans à Liége	969,758	—

Ces dernières sections ont nécessité des travaux d'art considérables et elles sont à double voie, tandis que la voie des autres sections est simple.

Voici le résultat que donne la récapitulation par ligne :

Ligne du Nord	48 kilomètres	12,108,691 06	ou	252,264 40	par kilomètre.
— de l'Ouest	201 —	28,203,404 34	ou	140,315 44	—
— de l'Est	145 —	52,157,975 77	ou	359,710 18	—
— du Midi	165 —	34,023,016 07	ou	206,200 09	—
Ensemble . .	559 kilomètres	126,493,087 24	ou	226,284 60	par kilomètre.

La différence qui est, entre les sections, dans le rapport de 1 à 6 et va jusqu'à 1 à 9, n'est plus entre les lignes que de 1 à 2 $\frac{1}{2}$.

Les dépenses s'élèvent en moyenne générale à 226,284 francs par kilomètre, sans comprendre l'intérêt des capitaux pendant la construction, l'artillage des stations et le matériel d'exploitation. On a vu plus haut qu'en comprenant le tout, les dépenses effectuées s'élèvent ensemble à 158,822,702 francs; le coût moyen par kilomètre est ainsi de 284,119 francs.

Mais nous avons exposé de plus la nécessité d'un crédit complémentaire qui portera le total des dépenses à 172,342,725 fr. ou à 302,939 fr. par kilomètre.

Enfin, lorsque dans un avenir un peu plus éloigné, d'autres parties des lignes en exploitation auront reçu une seconde voie et que les embranchements que nous avons indiqués seront construits, la dépense totale définitive sera de 196 à 197 millions, ce qui, pour les 654 kilomètres de développement des lignes actuelles et des nouveaux embranchements, fera ressortir le coût moyen général, à juste 300,000 francs par kilomètre.

Les différences entre la dépense présumée et la dépense réelle sont résumées dans le tableau suivant :

Tableau comparatif du coût présumé et des dépenses réelles

SECTIONS.	Développements en kilomètres.	COÛT PRÉSUMÉ			
		PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PAR KILOMÈTRE.	
				PAR SECTION.	PAR LIGNE.
Bruxelles à Malines	22	2,492,170 »	4,984,670 »	113,280 »	103,848 »
Malines à Anvers	26	2,492,500 »		96,000 »	
Malines à Termonde	26	1,730,000 »	15,902,016 »	66,538 »	79,114
Termonde à Gand	30	2,135,000 »		71,167 »	
Gand à Bruges	45	2,516,000 »		55,911 »	
Bruges à Ostende	22	1,962,011 »		89,182 »	
Gand à Courtray	44	7,559,005 »		96,910 »	
Courtray à Tournay, et à la frontière	34				
Malines à Louvain	25	1,452,300 »	15,525,912 »	58,092 »	107,075 »
Louvain à Tirlemont	18	2,362,300 »		131,239 »	
Tirlemont à Waremme	27	2,911,960 »		107,850 »	
Waremme à Ans	19	4,144,850 »		165,784 »	
Ans à Liége	6				
Liége à la frontière	40	3,641,730 »		91,043 »	
Landen à St-Trond	10	1,012,772 »		101,277 »	
Bruxelles à Tubise	23	10,846,278 »	18,995,378 »	129,122 »	115,124 »
Tubise à Soignies	17				
Soignies à Mons	24				
Mons à Quiévrain	20				
Braine-le-Comte à Namur	81	8,149,100 »		100,607 »	
TOTAUX	559	FR.	55,407,976 »	MOYENNE	99,120

construction des chemins de fer (route, stations et dépendances).

COÛT RÉEL				DIFFÉRENCES EN PLUS.		
PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PAR KILOMÈTRE PAR SECTION.	PAR KILOMÈTRE PAR LIGNE.	PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PROPORTION PAR SECTION.
6,202,464 »	12,108,691 »	281,930 »	263,232 »	3,710,294 »	7,124,021 »	149
5,906,227 »		227,163 »		3,413,727 »		137
3,961,698 »	28,203,404 »	152,373 »	140,315 »	2,231,698 »	12,501,588 »	129
5,498,565 »		183,285 »		3,363,565 »		158
5,382,947 »		119,176 »		2,866,947 »		114
3,183,645 »		144,711 »		1,221,634 »		62
4,523,432 »		102,805 »		2,617,544 »		33
5,653,117 »		166,268 »				
5,011,657 »	52,157,976 »	200,470 »	359,710 »	3,559,357 »	36,632,064 »	245
5,578,950 »		309,941 »		3,216,650 »		136
5,196,460 »		192,461 »		2,284,500 »		78
3,813,975 »		200,735 »		5,487,674 »		132
5,818,549 »		969,758 »				
25,342,478 »		633,562 »		21,700,748 »		593
1,395,907 »		139,591 »		383,135 »		38
5,295,204 »	34,023,016 »	230,226 »	206,200 »	7,460,750 »	15,027,638 »	70
4,470,272 »		262,957 »				
4,613,464 »		192,228 »				
3,928,088 »		196,404 »				
15,715,988 »		194,024 »		7,566,888 »		93
Fr. . .	126,493,087 »	Moyenne. . .	226,285 »		71,085,111 »	Moyenne.

Les dépenses réelles ont dépassé jusqu'ici les dépenses présumées de 71 millions de 128 p. %. Cette différence se répartit très-inégalement.

Elle est de 178 p. % sur les terrains qui devaient coûter 9 millions et ont coûté millions, somme dont il faut déduire il est vrai environ 12 à 1,500 mille francs, eur des terrains expropriés au delà des besoins, et qui se vendent actuellement ou louent au profit de l'administration des domaines, à laquelle ils ont été remis.

La différence est plus considérable sur les terrassements et les ouvrages d'art, ı entrent pour 54 millions dans les dépenses effectuées, tandis qu'ils ne figuent que pour 17 millions environ dans les devis primitifs. L'excédant de dépense de 37 millions ou de 217 p. %.

Les bâtiments des stations étaient évalués à moins de 3 millions; ils ont absorbé s de 9 millions. Comme pour les terrassements et les travaux d'art, les dépenses t donc été triples des évaluations.

Pour la voie, les rails, les billes et leur pose, la dépense s'est élevée de 24 millons ontant présumé) à 34 millions; l'excédant est de 10 millions ou seulement de p. %.

Le tableau comparatif des dépenses présumées et des dépenses réelles montre il y a de très-grandes inégalités entre les excédants des lignes et des sections. différence en plus varie de 33 à 593 p. %. Les sections de Courtray à Tournay à la frontière de France vers Lille coûtent jusqu'ici un tiers au-dessus de l'évation primitive; la dépense des sections de Liége à la frontière de Prusse est ıtuplée. Les différences par lignes sont moins sensibles. L'excédant est pour ligne de l'Ouest de 77 p. %; il est de 79 p. % pour celle du Midi, de 145 p. % ır la ligne du Nord et de 236 p. % pour celle de l'Est.

Il faut se hâter d'ajouter que ces différences n'impliquent pas du tout la connnation des ingénieurs qui ont fait les premiers devis, et l'on ne peut pas daıtage en induire que le Gouvernement serait incapable d'entreprendre de pareils ırages, comme on le soutenait en 1834. Il est clair que des erreurs ont été nmises; toutes les difficultés n'ont pas été prévues; personne n'oserait assurer que et là il n'y a pas eu quelques abus; mais les principales différences s'expliquent ɜ-naturellement.

Pour les terrains, l'excédant des dépenses provient de plusieurs causes, et d'abord 'augmentation considérable du prix des terres. On sait que depuis la révolution, particulièrement depuis 1832, depuis l'établissement du *statu quo* que créa la vention du 21 mai 1833, la propriété foncière a renchéri d'année en année. Il a pour ainsi dire pas eu de temps d'arrêt dans le renchérissement; c'est un fait a été signalé à différentes reprises dans le sein des Chambres législatives. La struction du chemin de fer aidait elle-même à ce renchérissement, l'étendait,

l'excitait. Les études des lignes décrétées par la loi du 1er mai 1834, ont été faites avant la hausse; celles des lignes comprises dans la loi du 26 mai 1837, ont été faites lorsque la hausse commençait seulement à se faire sentir. Dans une multitude de cas les propriétaires ont refusé d'exécuter les arrangements provisoires faits avec les ingénieurs et les experts pour les acquisitions à l'amiable. Lorsque le tracé définitif était arrêté, ils exigeaient qu'on leur tînt compte de l'augmentation survenue depuis les premiers arrangements, et les tribunaux, saisis de la question, se sont prononcés presque toujours contre le Gouvernement acquéreur, en faveur des propriétaires vendeurs. De ce côté, il y a une différence qu'on peut évaluer à près de la moitié des évaluations primitives, mais il est douteux qu'il faille s'en plaindre, car cette différence témoigne en définitive d'un énorme accroissement dans la richesse publique.

La voie ayant été portée de 1m.40 à 1m.50, et l'entrevoie de 1m.80 à 2m, la largeur de la route au couronnement a été augmentée de plus d'un dixième.

La rapidité mise à l'exécution des travaux a également contribué à élever les prétentions et les exigences des propriétaires; ils connaissaient les besoins de l'administration; ils savaient quel était son désir de ne pas voir retarder les travaux et ils en profitaient.

Cette rapidité d'exécution a forcé aussi l'administration à acquérir plus de terrains qu'il n'en eût fallu en d'autres circonstances, afin de prendre les terres nécessaires aux remblais, et pour des dépôts, là où les terrassements se faisaient en déblai. Ce système d'emprunt et de dépôts de terres permettait d'imprimer aux travaux plus de célérité que si l'on eut procédé, comme à l'ordinaire, en compensant les déblais par les remblais; mais il fallait acquérir plus de terrains.

Une autre cause d'augmentation a été l'obligation imposée au Gouvernement, par les tribunaux, d'accorder de très-fortes indemnités aux particuliers dont les propriétés étaient coupées par les routes construites. Ces indemnités étaient accordées à titre de dépréciation du fonds restant, tandis qu'on laissait tomber en désuétude la disposition si sage de la loi de 1807, obligeant les propriétaires à contribuer pour une part dans la construction des travaux qui donnent une plus-value à leurs propriétés.

Il y a eu ensuite, très-souvent, obligation forcée pour le Gouvernement de faire l'acquisition de la totalité des parcelles sur lesquelles il faisait une emprise. Ces excédants sont assez considérables; l'administration des chemins de fer en a remis à l'administration des domaines environ 250 hectares représentant, comme nous l'avons dit, une valeur de 12 à 1,500 mille francs.

En outre, l'accroissement de la circulation, l'extension inespérée du transport des voyageurs et des marchandises, ont fait donner aux stations une étendue double ou triple de celle qu'on supposait en 1833 pouvoir suffire, et l'établissement de

nombreuses stations à l'intérieur des villes a élevé dans une large proportion le prix des terrains à acquérir.

L'administration doit avoir dans ses archives les éléments propres à l'appréciation exacte de l'influence de ces causes sur la dépense. Leur réunion et les caculs qui s'y rattachent appartiennent au compte général des dépenses, réclamé par les Chambres législatives.

Toutes ces causes ont porté la moyenne de la dépense des terrains par kilomètre, à 44,837 francs.

Les terrassements et les travaux d'arts coûtent ensemble le triple de leur évaluation primitive; la différence serait réduite de moitié, si on laissait à l'écart les sections exceptionnelles d'Ans à la Meuse et à la frontière.

Il faut observer en premier lieu que les chemins de fer belges sont construits dans d'excellentes conditions d'art. Il n'est pas rare de rencontrer en Angleterre des chemins de fer avec des rampes de 6, 7, 8 et 10 millimètres par mètre; il n'y en a aucune en Belgique qui dépasse cinq millimètres, à l'exception de celle de la section de Verviers à Dolhain, où, pour éviter l'établissement d'un plan incliné, la route présente une rampe de 8 millimètres sur un parcours de 4 kilomètres.

Les courbes les plus resserrées ont 400 mètres de rayon, et le nombre de celles-ci est très-restreint.

Les ouvrages d'art, les ponts, ponceaux, viaducs et tunnels, sont construits partout avec le plus grand soin; ils sont à juste titre un sujet d'orgueil pour les ingénieurs et les entrepreneurs. Ils peuvent soutenir la comparaison avec ce qui a été fait de mieux dans la Grande-Bretagne; ils l'emportent en général sur les ouvrages des chemins de fer de France et d'Allemagne, et ceux des États-Unis ne peuvent sous aucun rapport être mis au parallèle.

Il est permis d'attribuer à cette bonne construction, autant au moins qu'aux soins des agents de l'exploitation, la rareté des accidents; et cette considération n'est pas à dédaigner.

« De l'augmentation de la largeur de la route est résultée une augmentation du cube des terrassements sur toute l'étendue des lignes, disait M. Nothomb, dans son rapport du 12 novembre 1839 [1], pour rapprocher le tracé des villes et satisfaire aux exigences de la défense des places de guerre, des travaux non prévus ont dû être exécutés. Les ponts et ouvrages d'art, projetés d'abord sur une largeur de 6 mètres de tête en tête, ont été successivement établis sur 7, 7½ et même 8 mètres de largeur. — La galerie souterraine de Tirlemont, pour la première voie, qui ne devait avoir que $3^{m}.20$ d'ouverture, a été exécutée sur $4^{m}.50$ [2]. — Le grand

[1] Pag. 135 à 139.

[2] La construction d'une seconde galerie a été ordonnée; elle coûtera 800,000 francs.

pont sur la Nèthe, à Duffel, qui n'avait été projeté qu'en charpente, a été construit en maçonnerie; le pont sur l'Escaut, à Gand, destiné simplement à recevoir la double voie vers Ostende, a été construit pour quatre voies, comprenant la double voie vers Lille. — Les ponts mobiles, projetés en bois, ont été établis en fer, et généralement avec élargissement de la passe de navigation. — Les grands ponts sur la Meuse et l'Ourthe, les nombreux ponts de la Vesdre, qui devaient être établis sur travées en bois, seront construits en pierre [1]. — Des deux plans inclinés qui s'interposaient entre Verviers et la frontière, celui de Verviers est supprimé, et l'autre, à Dolhain, le sera peut-être également [2]. — Le tracé des plans inclinés de Liége a été rapproché de la ville aussi près que possible, rapprochement qui a exigé de très-coûteuses expropriations et d'énormes terrassements. — Les pentes ont été adoucies, les rayons de courbure agrandis.

» Pourquoi ces changements, ces améliorations? C'est qu'il y a d'autres conditions pour un chemin de voyageurs que pour un chemin de fer industriel; c'est que pour faire dix lieues à l'heure, il faut d'autres courbes et d'autres pentes que pour en faire quatre; c'est que pour transporter, à grande vitesse, une multitude de personnes, il faut d'autres précautions que pour transporter des choses inertes. »

Des travaux d'art bien construits coûtent beaucoup; mais une notable partie de l'excédant de dépenses est compensée par la modicité des frais d'entretien. Il est tel chemin de fer français, récemment terminé, qui est réputé devoir exiger avant dix ans des dépenses considérables d'entretien, et même des reconstructions totales. Les ponts de la plupart des chemins de fer américains sont en bois, et au témoignage des ingénieurs les plus distingués, ces ponts n'ont qu'une durée de douze ans. Si les chemins de fer belges eussent été exécutés dans de semblables conditions, il faudrait déjà songer à demander aux Chambres des fonds pour reconstruire les ponts de la ligne du Nord, de sorte qu'on devrait renoncer à voir jamais se clore le compte des dépenses de construction.

La perfection des travaux est la cause principale de l'élévation de la dépense; mais il y a ensuite une multitude de causes secondaires. Le prix de la main-d'œuvre et des matériaux a haussé de 1833 à 1838, d'un tiers environ. La célérité dans l'exécution, exigée des entrepreneurs, les a souvent obligés de demander un prix plus élevé que celui dont ils se seraient contentés s'ils avaient été moins pressés.

Il serait assez difficile de déterminer quelle part a prise dans l'élévation de la dépense la célérité imprimée aux travaux, mais il est certain qu'elle est considérable, d'autant plus que les travaux d'achèvement ayant été fait en général

[1] Ils sont en effet construits en pierre.

[2] Le plan incliné de Dolhain a été effectivement évité.

après l'ouverture des sections, après leur mise en exploitation, ils ont absorbé des sommes énormes. Les ouvriers devaient travailler la nuit, recevoir un plus fort salaire, tandis qu'ils faisaient moins d'ouvrage.

L'administration savait très-bien que si elle eût pu consacrer plus de temps aux études définitives des plans, accorder une campagne de plus aux entrepreneurs, elle aurait économisé plusieurs millions; mais l'impatience des populations surmontait tout. Lors de la discussion des adresses en réponse aux discours du trône, des emprunts, du budget, dans toutes les occasions qu'ils pouvaient saisir, les membres des Chambres, organes des vœux des localités, se plaignaient que les travaux n'allassent pas plus vite : chaque commune, chaque ville destinée à être en rapport plus ou moins direct avec les chemins de fer, aspirait après leur ouverture. Sur les vingt-quatre sections dont se compose le réseau actuellement en exploitation, dix-huit ont été ouvertes dans le second semestre de l'année (3 en juillet, 3 en août, 5 en septembre, 3 en octobre, 2 en novembre et 2 en décembre). Les locomotives et les convois roulaient avant que les travaux fussent complétement terminés, que la voie fût parfaitement assise. Il eût été sage de laisser le premier hiver passer sur les travaux, et au lieu de cela c'est pendant cet hiver que les travaux s'achevaient dans des terres resserrées par la gelée ou détrempées par les neiges et les pluies! Il serait curieux de connaître, si le compte pouvait s'en faire, à quelles sommes se sont élevées les dépenses supplémentaires résultant de cette précipitation; mais, dans tous les cas, il est juste d'en faire peser la responsabilité sur le pays lui-même.

Cet état de choses a eu ensuite pour conséquence de charger le compte des dépenses de construction d'une quantité de travaux qui autrement eussent été supportés par le fonds d'entretien. Ce qu'on désigne sous le nom de travaux de *parachèvement*, comprend en partie de véritables travaux d'entretien, qui seraient payés comme tels sur les allocations ordinaires du budget, si les sections n'avaient été remises à l'administration de l'exploitation qu'après leur achèvement définitif. Et cependant ce serait une erreur de croire que cette confusion a procuré une économie sur l'entretien, attendu que l'état d'imperfection dans lequel la voie se trouvait souvent lors de son ouverture à la circulation, rend l'entretien plus onéreux pendant les premières années.

Dans la vallée de la Vesdre, d'autres obstacles se sont présentés. Sur ce point, la nature les a multipliés comme pour fournir au génie de l'homme l'occasion de déployer toute sa puissance. Des ouvrages supposés très-solides ont été emportés par la violence des eaux et ont dû être remplacés par d'autres plus forts, afin de résister au torrent que forme la rivière après les orages. Sur presque toute l'étendue de cette ligne, il a fallu travailler dans un roc qui ne cédait qu'à la poudre; c'est par

ce moyen lent et dispendieux qu'on a dû creuser seize ou dix-sept tunnels. Là plus que partout ailleurs il y a eu à satisfaire à des exigences sans nombre de la part des propriétaires riverains, et il est à remarquer que le Gouvernement n'a pas été heureux dans la solution des contestations qu'il a portées devant les tribunaux; soit que ces contestations eussent lieu entre lui et des propriétaires ou entre lui et des entrepreneurs, il est rare qu'il n'ait pas succombé entièrement ou n'ait pas dû en venir à des transactions dont le trésor faisait les frais.

L'accroissement des dépenses de la voie provient en premier lieu de ce que, calculée sur une largeur de $1^m,40$, elle a été exécutée partout sur $1^m,50$; cette amélioration, car c'en est une, a augmenté d'un dixième environ la largeur de la fondation et elle a occasionné un excédant de dépenses d'un million environ.

D'après les devis primitifs les rails devaient être de 35 livres anglaises par yard, ou de 19 kilog. et demi par mètre; les premiers qui ont été posés étaient de 40 livres ou 22 kilog. par mètre; maintenant ils sont uniformément de 25 à 27 kilog., ou en moyenne de 26 kilog. Le poids de 22 kilogrammes est celui sur lequel ont été basés les devis des lignes décrétées en 1837, circonstance qui explique en partie la moindre différence qu'il y a dans l'excédant du coût réel sur le coût présumé de ces lignes et de celles décrétées en 1834. Les auteurs des plans de 1836 ont pu profiter d'une expérience que n'avaient pas les auteurs des plans de 1833, attendu qu'en Angleterre même ils n'ont eu en 1832 que le chemin de fer de Liverpool à Manchester pour sujet d'étude.

Une différence de 3 à 6 kilog. sur le poids des rails de lignes comprenant la moitié du réseau exécuté, entre encore pour un million environ dans l'excédant des dépenses réelles de la voie sur les prévisions. « Les fers du rail-way, y compris les accessoires, sont d'environ un cinquième plus pesant que ceux portés aux devis primitifs de 1833, disait M. Nothomb dans son rapport de 1839. — Les billes ou traverses sont plus longues et plus larges. — Le rail-way, pour plus de solidité, a été établi, dès le principe de l'exécution, sur une fondation spéciale en sable ou gravier, non comprise aux devis primitifs. » Mais il en est de cet objet comme des ouvrages d'art, en ce sens que l'augmentation du poids, motivée par l'extension des transports, donne en même temps plus de durée, de sorte que si la dépense d'établissement est plus forte, celle d'entretien sera moindre.

La part principale de l'excédant provient du développement donné aux doubles voies. Il s'agissait en 1833 de doubler seulement la voie de la ligne de Bruxelles à Anvers (44 kilomètres), et il a fallu successivement doubler la voie de Malines à Gand, de Malines à Liége, et l'on est occupé à la doubler de Liége à la frontière de Prusse. Il s'ensuit qu'au lieu de 44 kilomètres de double voie il y en a 240 kilo-

mètres; la différence, de 196 kilomètres, a exigé une fourniture supplémentaire de dix mille tonnes de rails, d'une valeur de trois millions environ, et l'excédant de dépense résultant de ce doublement de voie s'élève au delà de cinq millions, en ajoutant au coût des rails celui des coussinets, des chevilles et clavettes, des billes, le sable et la main-d'œuvre de la pose.

Pour la voie, de même que pour les terrassements, les dépenses de construction se sont trouvées grevées à la décharge des allocations votées pour l'entretien. C'est en effet en 1841 que, pour la première fois, des crédits ont été demandés aux Chambres pour renouvellement des rails cassés, brisés ou usés, et en 1842, que pareille demande a été formée pour la première fois pour les billes, alors que dans les années précédentes il y avait eu naturellement des rails et des billes à remplacer. On prenait sur les fournitures payées par les crédits ouverts pour la construction, les rails et les billes nécessaires à l'entretien. Il est très-vrai qu'au début les besoins n'étaient pas grands, mais si l'on pouvait cependant faire le compte de ce qui a été pris, on verrait certainement qu'en somme la valeur des fournitures appliquées à l'entretien a approché peut-être d'un million.

Ces données ne sont qu'approximatives; leur vérification exacte mériterait cependant de faire l'objet d'un travail spécial de la part de l'administration. Il est assez probable que les résultats auxquels elle arriverait ne s'écarteraient guère de ceux qui sont indiqués ici; mais, du moins, ils ne pourraient soulever aucune contestation; l'on saurait alors au juste combien coûtent nos chemins de fer; le compte des dépenses serait dégagé de tout ce qui y est étranger; les causes de la différence entre les prévisions et les dépenses réelles seraient nettement expliquées. L'intérêt de la réputation des ingénieurs et l'intérêt de la science, semblent se réunir pour demander la confection d'un travail complet sur cette matière.

Après cela, il est juste de faire observer que les prévisions de dépenses ont été réduites, quant à la voie, par l'abaissement du prix des fers. MM. Simons et de Ridder supposaient, en 1833, que les rails pris en Belgique coûteraient 400 francs la tonne de 1,000 kilogrammes; en 1836, raisonnant sous l'empire de la hausse qui se manifestait à la suite de la constitution des principaux établissements métallurgiques en sociétés anonymes, ils admettaient, d'accord en cela avec MM. Vifquain, Noël et Demoor, que les rails des nouvelles lignes à décréter pourraient coûter jusqu'à 450 francs.

Ces prix ont été atteints et même dépassés en 1837, mais à partir de 1838, la réaction a commencé à se faire sentir, et ses progrès, précipités par la crise de 1839, ont été extrêmement rapides. Les prix sont descendus en 1838 de 426 francs à 340 francs; en 1840, ils sont tombés jusqu'à 239 francs, et il y a depuis des ad-

judications au-dessous de 200 francs. Une baisse proportionnelle a eu lieu en même temps sur les prix des coussinets, des chevilles et des clavettes.

En moyenne, les rails employés n'auront pas coûté plus de 310 à 320 francs. Mais tandis que pour la presque totalité des lignes décrétées en 1834, il a fallu se servir de rails adjugés dans la période de hausse, pour les lignes décrétées en 1837, on a pu, au contraire, se procurer les fers à 30, 40 et 50 p. c. au-dessous des évaluations. Cette considération est capitale pour la comparaison des différences d'excédant qu'il y a dans les prévisions du coût des lignes de 1834 et de 1837.

Les auteurs du premier projet avaient pensé qu'il serait possible dans les terrains secs, dans les parties de route en remblai, d'employer des billes en bois blanc, en réservant l'emploi des billes en chêne pour les terrains humides et les parties de routes en déblai. Cette tentative était extrêmement importante, puisque sa réussite devait procurer une énorme économie à l'administration, et assurer un débouché considérable à des bois qui réussissent bien partout et n'ont qu'une très-mince valeur. Malheureusement l'expérience s'est prononcée contre l'essai qui a été fait. L'économie projetée s'est transformée en un accroissement de dépenses, à cause de la rapidité de la détérioration des billes en bois blanc; il semble même qu'on en soit arrivé à devoir essayer de remplacer jusqu'aux billes en chêne. L'administration étudie en ce moment la possibilité de l'emploi des billes en fer rendu inoxydable par l'application d'un mastic. Il est à regretter qu'on ne se soit pas prononcé au début pour l'emploi exclusif du chêne, et il est fort à désirer qu'on puisse adopter le fer, nonobstant l'élévation de la première dépense, parce qu'il y aurait une large compensation dans la diminution des frais d'entretien.

Les sommes affectées aux bâtiments des stations dépassent neuf millions ou trois fois ce qui avait été porté dans les devis primitifs pour cette partie de la dépense. Cet accroissement provient surtout de ce que, pour répondre aux besoins du service autant au moins que pour satisfaire aux réclamations des localités, il a fallu multiplier les points d'arrêt, faire de véritables stations là où l'on pensait que de simples gares suffiraient, et aux abords des villes, dans les centres de grande circulation, l'administration a été entraînée à construire d'immenses bâtiments. On ne croyait pas d'ailleurs, en 1833 et même en 1834, donner à l'exploitation tous les développements qu'elle a reçus depuis : « Quant au mode d'exploitation de la route, disait M. Rogier dans la séance du 24 mars 1834, le Gouvernement a fait connaître ses intentions. Il ne veut pas faire à lui seul et à toujours l'exploitation de la route. Il ne veut pas non plus de monopole; il laissera l'exploitation libre. Seulement il se réserve de fournir d'abord les machines locomotives.... Quand une concurrence sera établie, et que le Gouvernement se sera assuré que l'exploitation ne se fera

pas d'une manière onéreuse pour le commerce, il pourra cesser de prendre part à l'exploitation. »

La loi d'avril 1835, autorisant le Gouvernement à exploiter les chemins de fer, loi annuellement renouvelée depuis *sans réserve*, a été votée *sous l'empire de cette réserve*. Cette discussion d'avril 1835 est très-curieuse; M. Gendebien s'est, entre autres, élevé avec force contre l'idée de l'exploitation par l'État. Les esprits ont singulièrement marché depuis!

Le matériel, limité aux locomotives, devait être très-restreint; il fallait donc peu de bâtiments pour le recevoir et l'abriter. On ne se doutait pas il y a dix ans du développement qu'ont pris les transports. La station centrale de Malines ne renferme rien de trop, on ne peut pas accuser les ingénieurs d'avoir déployé dans la construction des bâtiments un luxe inutile, et cependant cette station coûte à elle seule autant que MM. Simons et de Ridder portaient dans leurs devis de 1833 pour toutes les stations d'Anvers à Bruxelles et d'Ostende à la frontière de Prusse.

Les conventions faites pour l'établissement des stations à l'intérieur ou à une grande proximité des villes, ont eu pour effet de contraindre l'administration à revêtir les constructions qu'elle faisait d'un caractère plus grandiose, sans aller cependant jusqu'au style monumental. Les villes qui s'imposaient de lourds sacrifices, ici de deux cent mille francs, là du double, ailleurs de plus d'un demi-million, pour voir pénétrer le chemin de fer dans leurs murs, exigeaient du Gouvernement que les bâtiments à construire répondissent dignement à leur destination, et ce sont de ces exigences auxquelles il est toujours fort difficile de résister. C'est une espèce de loi qu'on subit presque malgré soi. A cet égard encore le Gouvernement a été provoqué à la dépense; il est rare que l'initiative soit venue de lui; elle venait en général des localités, et les représentants de ces localités se faisaient volontiers les organes et les défenseurs des vœux exprimés.

MM. Simons et de Ridder considéraient en 1833 le transport des petites marchandises dites de diligence, des bagages, des valeurs, des voitures et du bétail, comme des accessoires tout à fait secondaires; au lieu de cela, les accessoires sont devenus très-importants. Dans quelques stations, notamment à Bruxelles, les hangars destinés au chargement et au déchargement des marchandises ont été agrandis deux ou trois fois. Avec un peu plus de confiance dans l'avenir, les ordonnateurs des travaux eussent pu éviter ces reconstructions; mais ils étaient retenus par le désir de ne pas augmenter les dépenses sans une nécessité bien constatée. « On comprend aujourd'hui dans le coût effectif du chemin de fer exploité par le Gouvernement, disait enfin M. Nothomb en 1839, l'établissement des bureaux définitifs de recettes, salles d'attente, entrepôts et hangars pour marchandises, remises de locomotives et de voitures, fours à coke, ateliers de construction et de réparation du matériel; constructions considérées en 1833, comme devant retomber à la charge

de l'entrepreneur des transports, et, par conséquent, non comprises dans les devis de la route, qui, à cette époque, était considérée seule comme appartenante à l'État. »

Dans le crédit de 35 millions ouvert au Gouvernement par la loi du 1er mai 1834, il y avait une somme de deux millions pour le matériel de l'exploitation. Aujourd'hui 19 millions ont été employés et un nouveau crédit est indispensable.

Il y a maintenant, tant en bon état qu'en réparation ou en construction :

159 locomotives et 162 tenders ;
709 voitures pour les voyageurs (136 berlines et diligences, 197 chars-à-bancs, 370 waggons et 6 voitures pour la poste);
2,492 waggons pour les marchandises, les bagages, le bétail, les voitures, etc.;
322 waggons de service.

Voici le relevé, année par année, du nombre des locomotives et des voitures en bon état ou en réparation :

DATES.	LOCOMOTIVES.	TENDERS.	VOITURES pour voyageurs.	WAGGONS pour marchandises.	WAGGONS de service.
1er mai 1835	3	3	40	4	1
— 1836	8	8	62	4	2
1er janvier 1837. . . .	12	12	102	8	39
— 1838. . . .	29	28	184	16	»
— 1839. . . .	52	42	344	100	14
— 1840. . . .	89	75	411	480	82
— 1841. . . .	122	108	528	673	136
— 1842. . . .	126	119	489	873	226
— 1843. . . .	139	127	514	1,223	273

Les auteurs du projet de 1833 parlaient dans leurs mémoires de machines locomotives de 10 à 20 chevaux de force, qui devaient coûter, avec leur tenders, 21,500 francs et 26,500 francs, et remorquer, les premières, des trains de voyageurs avec une vitesse de 18 à 22 kilomètres à l'heure; les secondes, des trains de marchandises avec une vitesse de 12 à 16 kilomètres.

Toutes ces proportions ont été changées; les locomotives coûtent de 38 à 40 mille francs, mais elles transportent des charges plus pesantes que celles annoncées, et remorquent les convois de voyageurs avec une vitesse moyenne (temps d'arrêt aux stations intermédiaires compris) de 30 à 35 kilomètres à l'heure.

En ce qui concerne les diligences, voitures, waggons, M. Nothomb faisait déjà remarquer dans son rapport de 1839, que leur largeur, qui ne devait pas excéder $2^m,60$, est d'environ 3^m; les roues devaient être en fonte, elles sont en fer forgé; les heurtoirs fixes ont été remplacés par des heurtoirs à ressorts; les freins, l'ajustement des essieux ont été notablement améliorés, tant sous le rapport de l'économie que de la sûreté des transports. Depuis lors les rideaux de coutil, qui fermaient si désagréablement les chars-à-bancs, ont été remplacés par des panneaux à glaces. La plupart des waggons pour les voyageurs ont été couverts.

Les locomotives entrent pour un tiers environ dans les 19 millions affectés jusqu'ici au matériel. Beaucoup d'observations ont été faites dans les Chambres contre le nombre de ces machines; on a paru croire qu'il était trop considérable; voici cependant un relevé extrait d'une publication récente de l'union des constructeurs de machines de France [1], duquel il résulterait que la proportion du nombre des machines à l'étendue des routes, serait en Belgique dans une limite très-modérée.

Tableau indiquant, pour plusieurs chemins de fer, le nombre de machines locomotives.

ANGLETERRE.

	Machines.	Kilomètres.		Machines.	Kilomètres.
Great Junction. . . .	67	182	Report. . . .	453	1,100
Liverpool à Manchester .	37	50	Glascow à Ayr	20	82
North-Union	23	36	Ulster	7	40
Manchester à Leeds . .	38	82	Great Western	60	190
Birmingham à Glocester.	29	88	Birmingham à Derby . .	12	77
Londres à Birmingham .	90	181	Dublin à Kingston . .	12	9
Midland Counties . . .	35	92	Eastern Counties . . .	16	81
Hull à Selby	14	50	Leeds à Selby	16	32
North Midland. . . .	40	117	Londres à Greenwich . .	9	6
Great North of England .	32	72	Manchester à Bolton . .	10	16
South Western. . . .	48	150	Newcastle à Carlisle . .	16	97
A reporter. . .	453	1,100		631	1,730

FRANCE.

	Machines.	Kilomètres.		Machines.	Kilomètres.
De la Grand'Combe à Beaucaire. .	14	84	Report. . . .	79	450
Bordeaux à la Teste	8	52			
Montpellier à Cette	6	27	De Paris à Versailles et à St-Germain.	50	38
St-Étienne à Lyon	20	60	Id. à Versailles (rive gauche).	16	17
Andresieux à Roanne	6	68	Id. à Orléans.	47	133
Strasbourg à Bâle / Mulhouse à Thann . . .	25	159	Id. à Rouen	50	128
A reporter. . . .	79	450		242	766

[1] *Compte-rendu des travaux du comité de l'union des constructeurs, du 1er août 1841 au 1er août 1843.* Paris, 1843, pp. 119 et suivantes.

Les vingt et un chemins de fer anglais cités dans ce tableau possèdent donc 631 machines pour l'exploitation de 1,730 kilomètres de route; la proportion est ainsi de sept machines par deux myriamètres (quatre lieues).

En France les dix chemins de fer désignés ont ou vont avoir après l'entière exécution des commandes faites, 242 machines pour une étendue de 766 kilomètres. C'est un peu plus de trois machines par myriamètre.

En Belgique, après la construction des machines commandées, l'administration aura 159 locomotives pour exploiter 559 kilomètres; c'est moins de trois machines par myriamètre. Il faut en outre considérer que les chemins de fer belges sont placés dans des conditions extrêmement défavorables sous le rapport de l'emploi des machines, à cause de la diversité des lignes et de la multiplicité des points de départs des convois. Il n'y a pas moins de seize stations d'où partent régulièrement des convois de voyageurs ou de marchandises (Bruxelles-Nord, Malines, Anvers, Gand, Ostende, Mouscron, Tournay, Landen, Saint-Trond, Liége, Verviers, Bruxelles-Midi, Braine-le-Comte, Quiévrain, Charleroy et Namur), de sorte que c'est en réalité à l'égard de la répartition des locomotives, comme s'il y avait huit chemins de fer différents et même neuf, puisque les voyageurs pour les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, partent de la station de Bruxelles divisés et répartis entre trois convois spéciaux.

Les chemins de fer de Londres à Bristol (Great Western), de Londres à Birmingham et celui dit de Grand-Junction, ont ensemble une étendue presque égale à celle du réseau belge (528 kilomètres), et ils ont 217 locomotives pour le service de convois toujours directs, ne se dédoublant nulle part, et qui en outre ne sont pas plus multipliés qu'en Belgique.

En définitive, les chemins de fer belges, qui devaient coûter 100,000 francs par kilomètre à une voie, sans les intérêts des capitaux, le matériel ni une partie des bâtiments, et environ 180,000 francs en comptant les intérêts des capitaux, le matériel, tous les bâtiments et le doublement de la voie sur les trois quarts des routes, coûteront 300,000 francs lorsqu'ils seront entièrement achevés, que le matériel nécessaire à l'exploitation sera tout à fait complété.

Différences sur les devis des chemins de fer étrangers. — Coût de ces chemins de fer.

La différence provenant des causes indiquées plus haut, des modifications et des améliorations apportées aux plans primitifs, sera donc de 120,000 francs ou de 66 p. %. C'est là assurément une différence considérable; mais il faut se garder de croire qu'elle soit le résultat du mode de construction par l'État, adopté en 1834

et sanctionné en 1837. Les mécomptes des ingénieurs des compagnies particulières ne sont pas moins grands. En Angleterre, dans ce pays où l'industrie privée a en quelque sorte le monopole de la construction des voies de communication, où l'État n'exécute que dans des cas très-rares et tout à fait exceptionnels, la différence entre les prévisions et les dépenses réelles est en général plus forte qu'en Belgique sur l'ensemble de tous les chemins de fer construits.

M. R. Stephenson, auteur des plans du chemin de fer de Londres à Birmingham, évaluait à 2,500,000 livres sterling (matériel compris) la dépense totale de cette ligne; la compagnie a été formée sur ces données. M. Stephenson a dirigé lui-même les travaux, il en a surveillé l'exécution, et à la date du dernier rapport la dépense s'élevait à 5,953,851 liv. st.; l'excédant sur les prévisions était de 3,453,851 livres, ou de 130 p. %. Il a été couvert par de nouvelles émissions d'actions et par des emprunts.

M. Brunel a dressé les plans du rail-way de Londres à Bristol, et en a également dirigé l'exécution; néanmoins les dépenses évaluées dans les devis fournis au Parlement à 2,500,000 livres sterling, s'élevaient à la date du dernier rapport fait aux actionnaires, à 6,651,928 livres sterling. L'excédant était de 166 p. %.

Le rail-way de Londres à Southampton a été évalué par M. Locke, devoir coûter un million sterling; il a coûté 2,588,984 livres ou 159 p. % au delà des prévisions.

L'excédant des dépenses réelles sur les prévisions est de 128 p. % pour le rail-way de Birmingham au rail-way de Liverpool à Manchester; de 209 p. % pour ce dernier; de 257 p. % pour celui de Newcastle à Carlisle. Il en est peu où la dépense définitive n'ait pas été double des prévisions et, en ensemble, la différence en plus est supérieure à celle constatée en Belgique.

Les ingénieurs français n'ont pas été plus exacts dans leurs calculs que les ingénieurs anglais, et les compagnies ont eu également à supporter les suites de graves mécomptes. Ainsi, quoique le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon soit très-imparfait, il coûte 15 millions ou environ 70 p. % au-dessus de l'évaluation primitive de 8 millions 895 mille francs.

Les chemins de fer de Paris à Saint-Germain et à Versailles ont coûté près du triple de ce qui avait été calculé primitivement par les auteurs des projets.

Le capital social du chemin de fer rhénan (de Cologne à la frontière de Belgique), fixé d'abord à 3 millions de thalers, porté ensuite à 4 millions et demi, vient encore d'être augmenté d'un emprunt de 1,250 mille thalers, de sorte que la dépense sera à peu près double des prévisions.

Les chemins de fer belges coûteront 300 mille francs par kilomètre. Ce prix n'est pas exagéré, si l'on compare les dépenses faites en Belgique avec celles faites dans les autres pays.

Les chemins de fer anglais, établis pour rendre les mêmes services que nos chemins de fer, c'est-à-dire pour transporter à la fois des marchandises et des voyageurs, et pour transporter ceux-ci à grande vitesse, coûtent en moyenne plus de 500,000 fr. par kilomètre.

D'après les derniers comptes fournis aux actionnaires :

Le rail-way de	Newcastle à Carlisle de	97	kilom.	coûtait	1,070,232	liv. st.	ou	275,850	fr. [1]	par kilom.
—	Glascow à Ayr.	82	—	—	1,029,663	—	ou	313,925	»	—
—	Great-Junction	182	—	—	2,375,135	—	ou	326,250	»	—
—	Londres à Southampton .	150	—	—	2,588,984	—	ou	431,475	»	—
—	Edimbourg à Glascow. . .	74	—	—	1,569,887	—	ou	530,375	»	—
—	North-Midland	117	—	—	3,222,951	—	ou	709,900	»	—
—	Liverpool à Manchester. .	50	—	—	1,578,602	—	ou	789,800	»	—
—	Londres à Birmingham. .	181	—	—	5,953,831	—	ou	822,350	»	—
—	Eastern Counties	81	—	—	2,700,137	—	ou	833,375	»	—
—	Londres à Bristol	190	—	—	6,651,928	—	ou	875,250	»	—
—	Londres à Brighton . . .	74	—	—	2,634,058	—	ou	889,875	»	—
—	Manchester à Leeds . . .	82	—	—	3,125,696	—	ou	952,950	»	—
		1,260	—	—	34,501,104	—	ou	684,550	»	—

Voilà donc douze des principaux rail-ways anglais, d'une étendue de plus du tiers du développement total de toutes les lignes construites dans le royaume-uni, et qui coûtent en moyenne 684 mille francs par kilomètre. C'est être par conséquent très-modéré, que de prendre 500 mille francs pour moyenne générale du coût des chemins de fer destinés au transport des voyageurs, d'autant plus que si les lignes secondaires ont coûté moins, nous laissons à l'écart du relevé ci-dessus certains rail-ways, tels que ceux de Londres à Greenwich, à Croydon, à Blackwall, qui ont coûté beaucoup plus.

Les terrains acquis pour les chemins de fer anglais ne sont pas revenus en moyenne, en y comprenant toutes les indemnités, au delà de 70 mille francs par kilomètre. Cette partie de la dépense s'est élevée pour quelques-uns, notamment pour ceux de Londres à Brighton, à Birmingham et à Bristol, à cent mille francs par kilomètre; mais pour d'autres elle est descendue au-dessous de 50 mille francs. D'un autre côté, les compagnies anglaises ont pu obtenir les rails et les fers à 25 ou 30 p. % au-dessous des prix payés en Belgique par l'État. Dans ces derniers temps les usines du pays de Galles fournissaient même les rails à 5 livres sterling (125 francs) la tonne de 1,016 kilog.

Les pentes des chemins de fer anglais ne sont pas plus douces que celles des

[1] La livre sterling calculée à 25 francs.

ıemins de fer belges, les courbes ne sont pas plus larges; il n'est pas dans le ›yaume-uni de ligne de rail-way qui ait eu à surmonter plus de difficultés natu- ılles, qui ait rencontré plus d'obstacles que la ligne de la Vesdre. Quelle que soit la ırt qu'on fasse pour la différence qu'il y a entre les deux pays dans le prix des atériaux et de la main-d'œuvre, on est autorisé à dire qu'il n'y a certainement pas exagération dans un prix de revient qui est de près de moitié moindre en Bel- que que celui des rail-ways anglais.

De tous les chemins de fer construits en France depuis quelques années, celui › Strasbourg à Bâle est le plus économiquement établi. Néanmoins, malgré les 'antages du contrat à forfait, conclu entre la compagnie et MM. Koechlin, la tota- té du fonds social de 42 millions a été absorbée pour une ligne de 140 kilomètres; a fallu en outre emprunter trois millions, ce qui a porté la dépense totale à 45 ıillions et le coût moyen par kilomètre à 321,428 francs. En outre on ne ›ncontre pas sur cette ligne, comme en Belgique, de 20 en 20 ou de 25 en 25 lomètres, des villes importantes ayant exigé la création de coûteuses stations, l'importance relative du matériel nécessaire aux transports ne peut être ›mparée.

Le chemin de fer de Paris à Orléans, avec l'embranchement sur Corbeil, a une ngueur de 136 kilomètres. La compagnie à laquelle ce chemin de fer a été con- ›dé s'est constituée avec un capital de 40 millions; mais depuis sa formation elle dû emprunter 10 millions pour achever ses travaux. En admettant que cette ›mme suffise pour cet achèvement, la compagnie n'en aura pas moins dépensé) millions ou 375,939 francs par kilomètre.

La compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen est constituée avec un capital › 36 millions; de plus le Gouvernement lui a prêté 14 millions. La somme totale › 50 millions sera dépensée pour une ligne de 128 kilomètres. La dépense moyenne ›ra par conséquent de 390 mille francs par kilomètre.

Le tracé de la ligne en construction de Rouen au Havre présente un développe- › 93 kilomètres. La dépense est évaluée à 38 millions (20 millions de fonds so- al, 8 millions de subvention gratuite et 10 millions prêtés par l'État). Le coût oyen par kilomètre sera de 408,602 francs, en supposant encore qu'il ne faille ›courir à aucun nouvel emprunt.

Le chemin de fer d'Avignon à Marseille vient d'être concédé. L'État accorde à compagnie une subvention fixe de 32 millions de francs pour l'exécution des ter- ssements et des travaux d'art; il lui garantit de plus la mise à sa disposition ›s terrains, ce qui, sur le pied de 30 mille francs par kilomètre, représente un sup- ément de subvention de 3 millions 750 mille francs, et la compagnie concession- ıire a créé un fonds social de 20 millions pour la voie et le matériel. Cette ligne

est donc évaluée à 55 millions 750 mille francs ou à 446 mille francs pour chacun des 125 kilomètres qui forment son étendue. Un des articles des statuts prévoit en outre le cas où un emprunt serait nécessaire pour couvrir l'excédant des dépenses de construction sur les ressources de la compagnie.

En résumant ces données, on obtient le résultat suivant :

Chemin de fer de Strasbourg	à Bâle,	140 kilom.	45,000,000	ou par kilom.	321,428	fr.
— Paris	à Orléans,	136 —	50,000,000	—	375,939	»
— Paris	à Rouen,	128 —	50,000,000	—	390,625	»
— Rouen	au Havre,	93 —	38,000,000	—	408,602	»
— Avignon	à Marseille,	125 —	55,750,000	—	446,000	»
		622 kilom.	238,750,000	ou par kilom.	383,842	fr.

Cette moyenne de 383 mille francs ne s'éloigne guère de l'évaluation faite pour le chemin de fer du Nord et ses embranchements. D'après les dispositions de la loi du 11 juin 1842, sur laquelle le projet de bail soumis à l'approbation des Chambres est basé, le Gouvernement compte avoir à dépenser 150 mille francs par kilomètre pour sa part d'un tiers dans le prix des terres, et pour le terrassement, les travaux d'art et les bâtiments des stations. La part (les deux tiers) du prix des terrains mis à la charge des départements et des communes, ne peut pas être évaluée à moins de 25 mille francs par kilomètre, dans la partie de la France où l'agriculture est le plus perfectionnée, où les terrains ont le plus de valeur. La compagnie Rothschild comptait avoir à dépenser 70 millions pour la voie et le matériel d'exploitation, cette somme, répartie sur une étendue de 428 kilomètres, donne 163,551 francs. Ensemble 338,551 francs, et en comptant seulement sur un imprévu de 10 p. %, on arrive au chiffre de 372 mille francs.

Ainsi on peut tenir dès à présent pour certain que les grandes lignes des chemins de fer français coûteront au moins un quart de plus que les chemins de fer belges. Or, si en France les fers sont plus chers qu'en Belgique, il faut considérer d'autre part qu'en général les terrains ont une valeur inférieure et coûteront moins. La main-d'œuvre n'est pas plus élevée en France qu'en Belgique, les matériaux y sont à peu près aux mêmes prix. L'administration des ponts et chaussés n'impose pas aux compagnies des conditions d'art beaucoup plus onéreuses que celles que l'administration belge s'est imposée elle-même, puisque les compagnies françaises sont autorisées à porter les pentes jusqu'à cinq millimètres et que dans des cas déterminés elles peuvent aller au-dessus. Plusieurs grandes lignes sont déjà construites; chacun sait que sous aucun rapport elles ne l'emportent sur les chemins de fer belges, ni quant à la construction, ni quant au matériel.

Un document officiel évalue à 148,250 francs par kilomètre, la dépense moyenne de chacune des lignes construites en Prusse ou en voie d'exécution; mais cette moyenne est calculée sans tenir compte de la longueur respective des lignes, et pour la comparer au coût des chemins de fer des autres pays, il faut mettre en regard non pas seulement le prix de construction, mais aussi et surtout les conditions de cette construction et la nature des services que ces chemins de fer sont appelés à rendre.

En rétablissant la comparaison dans ses véritables termes, on est conduit à reconnaître que les chemins de fer construits en Allemagne, pour une circulation considérable et à grande vitesse, comme en Angleterre, en France et en Belgique, ne coûteront guère au-dessous de 250 à 275 mille francs par kilomètre. Une nouvelle publication sur les rail-ways allemands, de M. Von Reden, nous apprend que deux des lignes construites ont même coûté l'une de 300 à 350 mille francs par kilomètre, l'autre de 400 à 450 mille francs.

L'emprunt que la compagnie du chemin de fer rhénan va contracter, et qui sera facilement absorbé par les dépenses restant à faire, portera la totalité des dépenses de cette ligne à 5,750,000 thalers (21,562,500 francs) ou à 231,854 francs par kilomètre. Si l'emprunt permet d'achever les travaux indispensables et d'augmenter le matériel de manière à suffire aux besoins les plus pressants, il est dans tous les cas douteux qu'il laisse à la compagnie la possibilité de doubler la voie sur toute son étendue.

D'après M. de Bourgoing [1], le chemin de fer de Manheim aux frontières de Suisse près de Bâle, lequel doit avoir 217 kilomètres, était évalué, en 1841, à 22,515,608 florins (55,023,218 francs) ou à 253,563 francs par kilomètre. Mais cette évaluation ne comprenait pas les intérêts des capitaux; le matériel d'exploitation était porté seulement pour trois millions et demi de francs, et puis ce n'était qu'un devis, la construction n'était pas commencée; or, partout l'imprévu est un chapitre qui, assez ordinairement oublié, se présente toujours avec une parfaite régularité.

A la même époque, et d'après le même auteur, le chemin de fer de Stuttgard à Ulm devait coûter 8,300,000 florins (17,885,520 francs) pour 94 kilomètres, ou 182,505 francs par kilomètre; mais encore sans l'imprévu, et les devis étaient faits pour une seule voie.

La différence n'est déjà pas très-grande entre ces prix et ceux de nos chemins de fer. On doit considérer après cela que la valeur des terrains est infiniment moindre en Allemagne qu'en Belgique; les matériaux, les pierres, les bois, y sont très-

[1] *Tableau de l'état actuel et des progrès probables des chemins de fer de l'Allemagne et du Continent européen.* Paris, 1842, pp. 149 et suivantes.

abondants et très-peu chers, la main-d'œuvre y est à meilleur marché. Ce sont de puissants éléments d'une construction économique, car en Belgique les terrains, les terrassements et les travaux d'art, c'est-à-dire le sol, les pierres et la main-d'œuvre, entrent pour moitié dans la dépense effectuée.

Il y a en Allemagne des chemins de fer qui ont occasionné de faibles dépenses; mais ces lignes ne peuvent réellement pas se comparer aux nôtres, et l'on commet dès lors de graves erreurs en voulant trop étendre le calcul des moyennes. Le chemin de fer de Budweis à Linz, d'une longueur de 119 kilomètres, n'a coûté selon M. de Bourgoing que 6,350,000 francs, ou 53,361 francs par kilomètre. Ce railway, à une voie sur toute son étendue, n'est praticable que pour les chevaux; il n'est pas disposé pour recevoir des locomotives, et comme par conséquent, on a pu l'établir, sauf la voie, à peu près comme on établit une route ordinaire, presque avec les mêmes pentes et les mêmes courbes, il est clair que ce prix si réduit de 53 mille francs par kilomètre n'a rien de surprenant.

Le chemin de fer de Munich à Augsbourg a coûté 9,015,000 francs; il a 57 kilomètres; c'est donc 158,158 francs par kilomètre, à quoi il faut ajouter le prix d'une partie du matériel. « Les voyages se font en deux heures et demie, durée moyenne » dit M. de Bourgoing. Cette vitesse, de 22 kilomètres à l'heure, est inférieure de beaucoup à celle de nos chemins de fer; la marche des convois de voyageurs est en Belgique de 30 à 35 kilomètres à l'heure, et pour la rendre possible, il a fallu se soumettre à de tout autres conditions d'art, par suite faire de tout autres dépenses que pour une vitesse de 22 kilomètres.

On construit dans les Pays-Bas un chemin de fer d'Amsterdam à Arnhem, destiné à être prolongé jusqu'à la frontière de Prusse. Ce chemin de fer, d'une longueur de 96 kilomètres, doit être à une voie sur les quatre cinquièmes de son étendue. L'avant-projet évaluait la dépense à 20,256,000 francs ou à 210 mille francs par kilomètre. Bien qu'une assez grande partie soit livrée à la circulation, il est loin cependant d'être achevé, et déjà l'on sait que les dépenses réelles excèderont d'une manière notable les prévisions. Qu'on suppose l'administration de ce chemin de fer obligée, comme le Gouvernement belge l'a été, de doubler presque entièrement la voie pour assurer la régularité du service; d'accroître considérablement son matériel par suite d'une extension inespérée du mouvement des transports, et le prix de 300 mille francs par kilomètre sera facilement atteint, sinon même dépassé. Les terrains ont coûté beaucoup au delà de ce qui était prévu; pourtant ils ne reviennent qu'à 30 mille francs par kilomètre ou 14 mille francs de moins qu'en Belgique. Nous nous sommes expliqué sur cette élévation, provenant particulièrement de la hausse successive du prix de la propriété foncière; c'est plutôt un sujet de satisfaction qu'un motif de plainte pour le pays.

Les chemins de fer américains sont cités habituellement comme un exemple de bon marché; il semble qu'il y ait dans l'Union d'excellents modèles à suivre, des règles économiques à consulter avec fruit. Ces chemins de fer provoquent des observations semblables à celles que nous avons faites à l'égard des chemins de fer allemands. Il est très-vrai que la plupart des rail-ways américains semblent ne coûter que 120 ou 130 mille francs par kilomètre. Mais ces données ont été extraites de rapports incomplets, de publications dans lesquelles les évaluations étaient faites un peu à la légère. Les ingénieurs et les économistes viennent de s'enrichir d'un magnifique ouvrage d'un homme auquel on en doit déjà tant et de si remarquables. M. Michel Chevalier [1] vient de réunir la plus vaste collection de renseignements qu'on puisse désirer sur les canaux et les chemins de fer de l'Union. Les matériaux abondent dans cet ouvrage, pour démontrer que la différence des prix s'explique de la manière la plus naturelle, qu'elle provient ou de causes inhérentes au pays lui-même, ou d'un mode de construction dont on ne pourrait pas plus se contenter en Belgique qu'en France ou en Angleterre. On y voit aussi que lorsque les ingénieurs américains ont voulu réunir dans les chemins de fer qu'ils construisaient, la solidité à la possibilité d'une circulation rapide, les dépenses se sont beaucoup approchées de la limite de celles des chemins de fer belges.

Le chemin de fer de Boston à Lowell est à deux voies, il a des rails parallèles pesant 27 kilog. 40 par mètre courant; M. Michel Chevalier dit qu'il a coûté 9,600,000 francs, et sa longueur étant de 41 kilomètres et demi, c'est 231,604 fr. par kilomètre. Mais ce chemin de fer, comme au surplus tous les chemins de fer américains, a pu obtenir les terrains qui lui étaient nécessaires à des prix extrêmement modérés. Son matériel est peu considérable, parce que les compagnies américaines se bornent à fournir les locomotives. Les voitures des voyageurs, les waggons pour les marchandises, sont fournies par des entrepreneurs particuliers qui ont aussi à leur charge la construction des bureaux de recettes, des magasins, des hangards, ateliers, etc. Toute la part des compagnies dans l'exploitation est renfermée en général, dans la location de la voie et des moteurs. Il en résulte une économie considérable dans la dépense d'établissement, mais seulement dans la dépense constatée; le public n'y gagne rien, car les entrepreneurs des transports savent fort bien s'indemniser, par l'élévation de leurs prix, des dépenses qu'ils ont à faire, des charges qu'ils doivent supporter.

Nous venons de parler de la différence dans le coût des terrains. « Presque partout, dit M. Michel Chevalier au sujet du chemin de fer de New-York au lac Érié,

[1] *Histoire et description des voies de communication aux États-Unis, et des travaux d'art qui en dépendent.* Paris, 1841-1843.

les propriétaires en feront l'abandon gratuitement. Bien plus, des spéculat telligents, sentant que le chemin de fer doit procurer à leurs propriétés un accroissement de valeur, ont fait don à la compagnie de surfaces considér sus de ce dont elle avait besoin pour le passage du chemin. La compagni ainsi des emplacements plus ou moins étendus sur tous les points princi tracé; 20,200 hectares lui ont été donnés par une seule société dans les co Caltarangus et d'Alleghany. D'après un des rapports des administrateur compagnie, ces donations réunies seraient de nature à acquérir promptem valeur d'au moins 11 millions. »

Des compagnies mises en possession de semblables avantages peuvent san doute demander à leurs actionnaires des sommes comparativement très- alors qu'en Europe, et spécialement en Angleterre, en Belgique et en les propriétaires du sol élèvent une foule d'exigences auxquelles il faut pres jours céder.

Le rail-way de Mount-Carbon à Philadelphie est construit dans un bon de pentes et de courbes; les ouvrages d'art y sont assez nombreux; les rails 25 kil. 80 par mètre courant; tirés d'Angleterre, ils sont revenus à 315 f tonne. Eh bien, ce rail-way, d'une longueur de 150 kilomètres, a coûté, M. Michel Chevalier, 28,500,000 francs ou 186,275 francs par kilomètre. est à observer que les terrains entrent dans la dépense seulement pour 2 et demi, 16,339 francs par kilomètre, environ 28 mille francs de moin Belgique. Ce chemin n'est qu'à une voie, cependant les terrassements et les c d'art ont été exécutés pour deux voies, néanmoins l'absence de la seconde à une différence de 26 mille francs par kilomètre. La plupart des ponts sont cette modification procure une énorme économie dans les frais d'établis par ce motif surtout que les bois sont à vil prix aux États-Unis; mais elle à sa suite une grande augmentation dans les frais d'entretien et de reconst Le matériel est très-peu considérable; il n'a coûté que deux millions, la co qui exploite ce chemin de fer se bornant, répétons-le, comme celle du rail Boston à Lowell, et comme la presque totalité des compagnies américaines nir les locomotives.

Le chemin de fer de Boston à Worcester a une longueur de 72 kilomèt coûté 12,822,554 francs ou 178,091 francs par kilomètre. Il est à deux voi ses rails ne pèsent que 20 kilog. par mètre. Ce chemin de fer est établi dans les mêmes conditions que les précédents, quant aux terrains, aux bâti au matériel.

Le chemin de fer du Portage (59 kilomètres) est aussi à double voie, m lement avec des rails de 20 kilog. La dépense s'est élevée à 10,500,000 fr

Les chemins de fer américains sont cités habituellement comme un exemple de bon marché; il semble qu'il y ait dans l'Union d'excellents modèles à suivre, des règles économiques à consulter avec fruit. Ces chemins de fer provoquent des observations semblables à celles que nous avons faites à l'égard des chemins de fer allemands. Il est très-vrai que la plupart des rail-ways américains semblent ne coûter que 120 ou 130 mille francs par kilomètre. Mais ces données ont été extraites de rapports incomplets, de publications dans lesquelles les évaluations étaient faites un peu à la légère. Les ingénieurs et les économistes viennent de s'enrichir d'un magnifique ouvrage d'un homme auquel on en doit déjà tant et de si remarquables. M. Michel Chevalier [1] vient de réunir la plus vaste collection de renseignements qu'on puisse désirer sur les canaux et les chemins de fer de l'Union. Les matériaux abondent dans cet ouvrage, pour démontrer que la différence des prix s'explique de la manière la plus naturelle, qu'elle provient ou de causes inhérentes au pays lui-même, ou d'un mode de construction dont on ne pourrait pas plus se contenter en Belgique qu'en France ou en Angleterre. On y voit aussi que lorsque les ingénieurs américains ont voulu réunir dans les chemins de fer qu'ils construisaient, la solidité à la possibilité d'une circulation rapide, les dépenses se sont beaucoup approchées de la limite de celles des chemins de fer belges.

Le chemin de fer de Boston à Lowell est à deux voies, il a des rails parallèles pesant 27 kilog. 40 par mètre courant; M. Michel Chevalier dit qu'il a coûté 9,600,000 francs, et sa longueur étant de 41 kilomètres et demi, c'est 231,604 fr. par kilomètre. Mais ce chemin de fer, comme au surplus tous les chemins de fer américains, a pu obtenir les terrains qui lui étaient nécessaires à des prix extrêmement modérés. Son matériel est peu considérable, parce que les compagnies américaines se bornent à fournir les locomotives. Les voitures des voyageurs, les waggons pour les marchandises, sont fournies par des entrepreneurs particuliers qui ont aussi à leur charge la construction des bureaux de recettes, des magasins, des hangards, ateliers, etc. Toute la part des compagnies dans l'exploitation est renfermée en général, dans la location de la voie et des moteurs. Il en résulte une économie considérable dans la dépense d'établissement, mais seulement dans la dépense constatée; le public n'y gagne rien, car les entrepreneurs des transports savent fort bien s'indemniser, par l'élévation de leurs prix, des dépenses qu'ils ont à faire, des charges qu'ils doivent supporter.

Nous venons de parler de la différence dans le coût des terrains. « Presque partout, dit M. Michel Chevalier au sujet du chemin de fer de New-York au lac Érié,

[1] *Histoire et description des voies de communication aux États-Unis, et des travaux d'art qui en dépendent.* Paris, 1841-1843.

les propriétaires en feront l'abandon gratuitement. Bien plus, des spéculate telligents, sentant que le chemin de fer doit procurer à leurs propriétés un é accroissement de valeur, ont fait don à la compagnie de surfaces considéral sus de ce dont elle avait besoin pour le passage du chemin. La compagnie ainsi des emplacements plus ou moins étendus sur tous les points princip tracé; 20,200 hectares lui ont été donnés par une seule société dans les con Caltarangus et d'Alleghany. D'après un des rapports des administrateurs compagnie, ces donations réunies seraient de nature à acquérir prompteme valeur d'au moins 11 millions. »

Des compagnies mises en possession de semblables avantages peuvent sans doute demander à leurs actionnaires des sommes comparativement très-i alors qu'en Europe, et spécialement en Angleterre, en Belgique et en F les propriétaires du sol élèvent une foule d'exigences auxquelles il faut presq jours céder.

Le rail-way de Mount-Carbon à Philadelphie est construit dans un bon s de pentes et de courbes; les ouvrages d'art y sont assez nombreux; les rails s 25 kil. 80 par mètre courant; tirés d'Angleterre, ils sont revenus à 315 fr tonne. Eh bien, ce rail-way, d'une longueur de 150 kilomètres, a coûté, M. Michel Chevalier, 28,500,000 francs ou 186,275 francs par kilomètre. est à observer que les terrains entrent dans la dépense seulement pour 2 n et demi, 16,339 francs par kilomètre, environ 28 mille francs de moins Belgique. Ce chemin n'est qu'à une voie, cependant les terrassements et les ou d'art ont été exécutés pour deux voies, néanmoins l'absence de la seconde éc à une différence de 26 mille francs par kilomètre. La plupart des ponts sont e cette modification procure une énorme économie dans les frais d'établiss par ce motif surtout que les bois sont à vil prix aux États-Unis; mais elle e à sa suite une grande augmentation dans les frais d'entretien et de reconstr Le matériel est très-peu considérable; il n'a coûté que deux millions, la com qui exploite ce chemin de fer se bornant, répétons-le, comme celle du rail- Boston à Lowell, et comme la presque totalité des compagnies américaines, nir les locomotives.

Le chemin de fer de Boston à Worcester a une longueur de 72 kilomètr coûté 12,822,554 francs ou 178,091 francs par kilomètre. Il est à deux voie ses rails ne pèsent que 20 kilog. par mètre. Ce chemin de fer est établi a dans les mêmes conditions que les précédents, quant aux terrains, aux bâtim au matériel.

Le chemin de fer du Portage (59 kilomètres) est aussi à double voie, ma lement avec des rails de 20 kilog. La dépense s'est élevée à 10,500,000 fra

Les chemins de fer américains sont cités habituellement comme un exemple de bon marché; il semble qu'il y ait dans l'Union d'excellents modèles à suivre, des règles économiques à consulter avec fruit. Ces chemins de fer provoquent des observations semblables à celles que nous avons faites à l'égard des chemins de fer allemands. Il est très-vrai que la plupart des rail-ways américains semblent ne coûter que 120 ou 130 mille francs par kilomètre. Mais ces données ont été extraites de rapports incomplets, de publications dans lesquelles les évaluations étaient faites un peu à la légère. Les ingénieurs et les économistes viennent de s'enrichir d'un magnifique ouvrage d'un homme auquel on en doit déjà tant et de si remarquables. M. Michel Chevalier [1] vient de réunir la plus vaste collection de renseignements qu'on puisse désirer sur les canaux et les chemins de fer de l'Union. Les matériaux abondent dans cet ouvrage, pour démontrer que la différence des prix s'explique de la manière la plus naturelle, qu'elle provient ou de causes inhérentes au pays lui-même, ou d'un mode de construction dont on ne pourrait pas plus se contenter en Belgique qu'en France ou en Angleterre. On y voit aussi que lorsque les ingénieurs américains ont voulu réunir dans les chemins de fer qu'ils construisaient, la solidité à la possibilité d'une circulation rapide, les dépenses se sont beaucoup approchées de la limite de celles des chemins de fer belges.

Le chemin de fer de Boston à Lowell est à deux voies, il a des rails parallèles pesant 27 kilog. 40 par mètre courant; M. Michel Chevalier dit qu'il a coûté 9,600,000 francs, et sa longueur étant de 41 kilomètres et demi, c'est 231,604 fr. par kilomètre. Mais ce chemin de fer, comme au surplus tous les chemins de fer américains, a pu obtenir les terrains qui lui étaient nécessaires à des prix extrêmement modérés. Son matériel est peu considérable, parce que les compagnies américaines se bornent à fournir les locomotives. Les voitures des voyageurs, les waggons pour les marchandises, sont fournies par des entrepreneurs particuliers qui ont aussi à leur charge la construction des bureaux de recettes, des magasins, des hangards, ateliers, etc. Toute la part des compagnies dans l'exploitation est renfermée en général, dans la location de la voie et des moteurs. Il en résulte une économie considérable dans la dépense d'établissement, mais seulement dans la dépense constatée; le public n'y gagne rien, car les entrepreneurs des transports savent fort bien s'indemniser, par l'élévation de leurs prix, des dépenses qu'ils ont à faire, des charges qu'ils doivent supporter.

Nous venons de parler de la différence dans le coût des terrains. « Presque partout, dit M. Michel Chevalier au sujet du chemin de fer de New-York au lac Érié,

[1] *Histoire et description des voies de communication aux États-Unis, et des travaux d'art qui en dépendent.* Paris, 1841-1843.

les propriétaires en feront l'abandon gratuitement. Bien plus, des spéculate telligents, sentant que le chemin de fer doit procurer à leurs propriétés un accroissement de valeur, ont fait don à la compagnie de surfaces considéra sus de ce dont elle avait besoin pour le passage du chemin. La compagnie ainsi des emplacements plus ou moins étendus sur tous les points princip tracé; 20,200 hectares lui ont été donnés par une seule société dans les co Caltarangus et d'Alleghany. D'après un des rapports des administrateur compagnie, ces donations réunies seraient de nature à acquérir prompteme valeur d'au moins 11 millions. »

Des compagnies mises en possession de semblables avantages peuvent sans doute demander à leurs actionnaires des sommes comparativement très- alors qu'en Europe, et spécialement en Angleterre, en Belgique et en I les propriétaires du sol élèvent une foule d'exigences auxquelles il faut presq jours céder.

Le rail-way de Mount-Carbon à Philadelphie est construit dans un bon s de pentes et de courbes; les ouvrages d'art y sont assez nombreux; les rails 25 kil. 80 par mètre courant; tirés d'Angleterre, ils sont revenus à 315 fr tonne. Eh bien, ce rail-way, d'une longueur de 150 kilomètres, a coûté, M. Michel Chevalier, 28,500,000 francs ou 186,275 francs par kilomètre. est à observer que les terrains entrent dans la dépense seulement pour 2 n et demi, 16,339 francs par kilomètre, environ 28 mille francs de moins Belgique. Ce chemin n'est qu'à une voie, cependant les terrassements et les o d'art ont été exécutés pour deux voies, néanmoins l'absence de la seconde é à une différence de 26 mille francs par kilomètre. La plupart des ponts sont e cette modification procure une énorme économie dans les frais d'établiss par ce motif surtout que les bois sont à vil prix aux États-Unis; mais elle e à sa suite une grande augmentation dans les frais d'entretien et de reconstr Le matériel est très-peu considérable; il n'a coûté que deux millions, la con qui exploite ce chemin de fer se bornant, répétons-le, comme celle du rail- Boston à Lowell, et comme la presque totalité des compagnies américaines, nir les locomotives.

Le chemin de fer de Boston à Worcester a une longueur de 72 kilomètr coûté 12,822,554 francs ou 178,091 francs par kilomètre. Il est à deux voie ses rails ne pèsent que 20 kilog. par mètre. Ce chemin de fer est établi a dans les mêmes conditions que les précédents, quant aux terrains, aux bâtin au matériel.

Le chemin de fer du Portage (59 kilomètres) est aussi à double voie, ma lement avec des rails de 20 kilog. La dépense s'est élevée à 10,500,000 fr

Les chemins de fer américains sont cités habituellement comme un exemple de bon marché; il semble qu'il y ait dans l'Union d'excellents modèles à suivre, des règles économiques à consulter avec fruit. Ces chemins de fer provoquent des observations semblables à celles que nous avons faites à l'égard des chemins de fer allemands. Il est très-vrai que la plupart des rail-ways américains semblent ne coûter que 120 ou 130 mille francs par kilomètre. Mais ces données ont été extraites de rapports incomplets, de publications dans lesquelles les évaluations étaient faites un peu à la légère. Les ingénieurs et les économistes viennent de s'enrichir d'un magnifique ouvrage d'un homme auquel on en doit déjà tant et de si remarquables. M. Michel Chevalier [1] vient de réunir la plus vaste collection de renseignements qu'on puisse désirer sur les canaux et les chemins de fer de l'Union. Les matériaux abondent dans cet ouvrage, pour démontrer que la différence des prix s'explique de la manière la plus naturelle, qu'elle provient ou de causes inhérentes au pays lui-même, ou d'un mode de construction dont on ne pourrait pas plus se contenter en Belgique qu'en France ou en Angleterre. On y voit aussi que lorsque les ingénieurs américains ont voulu réunir dans les chemins de fer qu'ils construisaient, la solidité à la possibilité d'une circulation rapide, les dépenses se sont beaucoup approchées de la limite de celles des chemins de fer belges.

Le chemin de fer de Boston à Lowell est à deux voies, il a des rails parallèles pesant 27 kilog. 40 par mètre courant; M. Michel Chevalier dit qu'il a coûté 9,600,000 francs, et sa longueur étant de 41 kilomètres et demi, c'est 231,604 fr. par kilomètre. Mais ce chemin de fer, comme au surplus tous les chemins de fer américains, a pu obtenir les terrains qui lui étaient nécessaires à des prix extrêmement modérés. Son matériel est peu considérable, parce que les compagnies américaines se bornent à fournir les locomotives. Les voitures des voyageurs, les waggons pour les marchandises, sont fournies par des entrepreneurs particuliers qui ont aussi à leur charge la construction des bureaux de recettes, des magasins, des hangards, ateliers, etc. Toute la part des compagnies dans l'exploitation est renfermée en général, dans la location de la voie et des moteurs. Il en résulte une économie considérable dans la dépense d'établissement, mais seulement dans la dépense constatée; le public n'y gagne rien, car les entrepreneurs des transports savent fort bien s'indemniser, par l'élévation de leurs prix, des dépenses qu'ils ont à faire, des charges qu'ils doivent supporter.

Nous venons de parler de la différence dans le coût des terrains. « Presque partout, dit M. Michel Chevalier au sujet du chemin de fer de New-York au lac Érié,

[1] *Histoire et description des voies de communication aux États-Unis, et des travaux d'art qui en dépendent.* Paris, 1841-1843.

les propriétaires en feront l'abandon gratuitement. Bien plus, des spéculate telligents, sentant que le chemin de fer doit procurer à leurs propriétés un (accroissement de valeur, ont fait don à la compagnie de surfaces considéra sus de ce dont elle avait besoin pour le passage du chemin. La compagnie ainsi des emplacements plus ou moins étendus sur tous les points princip tracé; 20,200 hectares lui ont été donnés par une seule société dans les cor Caltarangus et d'Alleghany. D'après un des rapports des administrateurs compagnie, ces donations réunies seraient de nature à acquérir promptem valeur d'au moins 11 millions. »

Des compagnies mises en possession de semblables avantages peuvent sans doute demander à leurs actionnaires des sommes comparativement très- alors qu'en Europe, et spécialement en Angleterre, en Belgique et en I les propriétaires du sol élèvent une foule d'exigences auxquelles il faut presq jours céder.

Le rail-way de Mount-Carbon à Philadelphie est construit dans un bon s de pentes et de courbes; les ouvrages d'art y sont assez nombreux; les rails 25 kil. 80 par mètre courant; tirés d'Angleterre, ils sont revenus à 315 fr tonne. Eh bien, ce rail-way, d'une longueur de 150 kilomètres, a coûté, M. Michel Chevalier, 28,500,000 francs ou 186,275 francs par kilomètre. est à observer que les terrains entrent dans la dépense seulement pour 2 n et demi, 16,339 francs par kilomètre, environ 28 mille francs de moins Belgique. Ce chemin n'est qu'à une voie, cependant les terrassements et les o d'art ont été exécutés pour deux voies, néanmoins l'absence de la seconde é à une différence de 26 mille francs par kilomètre. La plupart des ponts sont e cette modification procure une énorme économie dans les frais d'établiss par ce motif surtout que les bois sont à vil prix aux États-Unis; mais elle e à sa suite une grande augmentation dans les frais d'entretien et de reconstr Le matériel est très-peu considérable; il n'a coûté que deux millions, la con qui exploite ce chemin de fer se bornant, répétons-le, comme celle du rail- Boston à Lowell, et comme la presque totalité des compagnies américaines, nir les locomotives.

Le chemin de fer de Boston à Worcester a une longueur de 72 kilomètr coûté 12,822,554 francs ou 178,091 francs par kilomètre. Il est à deux voie ses rails ne pèsent que 20 kilog. par mètre. Ce chemin de fer est établi a dans les mêmes conditions que les précédents, quant aux terrains, aux bâtin au matériel.

Le chemin de fer du Portage (59 kilomètres) est aussi à double voie, ma lement avec des rails de 20 kilog. La dépense s'est élevée à 10,500,000 fr

Les chemins de fer américains sont cités habituellement comme un exemple de bon marché; il semble qu'il y ait dans l'Union d'excellents modèles à suivre, des règles économiques à consulter avec fruit. Ces chemins de fer provoquent des observations semblables à celles que nous avons faites à l'égard des chemins de fer allemands. Il est très-vrai que la plupart des rail-ways américains semblent ne coûter que 120 ou 130 mille francs par kilomètre. Mais ces données ont été extraites de rapports incomplets, de publications dans lesquelles les évaluations étaient faites un peu à la légère. Les ingénieurs et les économistes viennent de s'enrichir d'un magnifique ouvrage d'un homme auquel on en doit déjà tant et de si remarquables. M. Michel Chevalier [1] vient de réunir la plus vaste collection de renseignements qu'on puisse désirer sur les canaux et les chemins de fer de l'Union. Les matériaux abondent dans cet ouvrage, pour démontrer que la différence des prix s'explique de la manière la plus naturelle, qu'elle provient ou de causes inhérentes au pays lui-même, ou d'un mode de construction dont on ne pourrait pas plus se contenter en Belgique qu'en France ou en Angleterre. On y voit aussi que lorsque les ingénieurs américains ont voulu réunir dans les chemins de fer qu'ils construisaient, la solidité à la possibilité d'une circulation rapide, les dépenses se sont beaucoup approchées de la limite de celles des chemins de fer belges.

Le chemin de fer de Boston à Lowell est à deux voies, il a des rails parallèles pesant 27 kilog. 40 par mètre courant; M. Michel Chevalier dit qu'il a coûté 9,600,000 francs, et sa longueur étant de 41 kilomètres et demi, c'est 231,604 fr. par kilomètre. Mais ce chemin de fer, comme au surplus tous les chemins de fer américains, a pu obtenir les terrains qui lui étaient nécessaires à des prix extrêmement modérés. Son matériel est peu considérable, parce que les compagnies américaines se bornent à fournir les locomotives. Les voitures des voyageurs, les waggons pour les marchandises, sont fournies par des entrepreneurs particuliers qui ont aussi à leur charge la construction des bureaux de recettes, des magasins, des hangards, ateliers, etc. Toute la part des compagnies dans l'exploitation est renfermée en général, dans la location de la voie et des moteurs. Il en résulte une économie considérable dans la dépense d'établissement, mais seulement dans la dépense constatée; le public n'y gagne rien, car les entrepreneurs des transports savent fort bien s'indemniser, par l'élévation de leurs prix, des dépenses qu'ils ont à faire, des charges qu'ils doivent supporter.

Nous venons de parler de la différence dans le coût des terrains. « Presque partout, dit M. Michel Chevalier au sujet du chemin de fer de New-York au lac Érié,

[1] *Histoire et description des voies de communication aux États-Unis, et des travaux d'art qui en dépendent.* Paris, 1841-1843.

les propriétaires en feront l'abandon gratuitement. Bien plus, des spéculateurs intelligents, sentant que le chemin de fer doit procurer à leurs propriétés un énorme accroissement de valeur, ont fait don à la compagnie de surfaces considérables en sus de ce dont elle avait besoin pour le passage du chemin. La compagnie a reçu ainsi des emplacements plus ou moins étendus sur tous les points principaux du tracé; 20,200 hectares lui ont été donnés par une seule société dans les comtés de Caltarangus et d'Alleghany. D'après un des rapports des administrateurs de la compagnie, ces donations réunies seraient de nature à acquérir promptement une valeur d'au moins 11 millions. »

Des compagnies mises en possession de semblables avantages peuvent sans aucun doute demander à leurs actionnaires des sommes comparativement très-faibles, alors qu'en Europe, et spécialement en Angleterre, en Belgique et en France, les propriétaires du sol élèvent une foule d'exigences auxquelles il faut presque toujours céder.

Le rail-way de Mount-Carbon à Philadelphie est construit dans un bon système de pentes et de courbes; les ouvrages d'art y sont assez nombreux; les rails sont de 25 kil. 80 par mètre courant; tirés d'Angleterre, ils sont revenus à 315 francs la tonne. Eh bien, ce rail-way, d'une longueur de 150 kilomètres, a coûté, d'après M. Michel Chevalier, 28,500,000 francs ou 186,275 francs par kilomètre. Mais il est à observer que les terrains entrent dans la dépense seulement pour 2 millions et demi, 16,339 francs par kilomètre, environ 28 mille francs de moins qu'en Belgique. Ce chemin n'est qu'à une voie, cependant les terrassements et les ouvrages d'art ont été exécutés pour deux voies, néanmoins l'absence de la seconde équivaut à une différence de 26 mille francs par kilomètre. La plupart des ponts sont en bois; cette modification procure une énorme économie dans les frais d'établissement, par ce motif surtout que les bois sont à vil prix aux États-Unis; mais elle entraîne à sa suite une grande augmentation dans les frais d'entretien et de reconstruction. Le matériel est très-peu considérable; il n'a coûté que deux millions, la compagnie qui exploite ce chemin de fer se bornant, répétons-le, comme celle du rail-way de Boston à Lowell, et comme la presque totalité des compagnies américaines, à fournir les locomotives.

Le chemin de fer de Boston à Worcester a une longueur de 72 kilomètres; il a coûté 12,822,554 francs ou 178,091 francs par kilomètre. Il est à deux voies, mais ses rails ne pèsent que 20 kilog. par mètre. Ce chemin de fer est établi au reste dans les mêmes conditions que les précédents, quant aux terrains, aux bâtiments et au matériel.

Le chemin de fer du Portage (59 kilomètres) est aussi à double voie, mais également avec des rails de 20 kilog. La dépense s'est élevée à 10,500,000 francs ou

à 177,966 francs par kilomètre. Il semble, d'après les comptes communiqués à M. Michel Chevalier, que les terrains n'ont rien coûté; ces comptes ne comprennent non plus aucune dépense pour les voitures et les waggons de transport qui appartiennent à des entrepreneurs particuliers.

Le rail-way de Philadelphie à Columbia a un développement total de 131 kilomètres à deux voies. Il est revenu à 169,460 francs par kilomètre, quoique les ponts soient en bois, les rails de 18 kilog. et demi, et que les transports ne s'y effectuent qu'avec une vitesse de 20 kilomètres à l'heure. « Il n'y a cependant, dit M. Michel Chevalier, de station ou de magasin à Philadelphie ni ailleurs, et la dépense du matériel n'est pas tout entière comprise dans ce chiffre de 169,460 francs, puisque ce sont les particuliers qui fournissent les voitures aux voyageurs et les waggons aux marchandises. »

Le rail-way de Jersey-City à New-Brunswick (de 54 kilomètres) a coûté 162,000 fr. par kilomètre. Il est presque entièrement à simple voie, avec des longrines ou rails en bois recouverts d'une bande de fer. Dans les parties à double voie, les rails sont en fer, mais pèsent seulement 18 kilog. 36 par mètre courant.

De Philadelphie à Baltimore, il y a un chemin de fer de 153 kilomètres, lequel est revenu à 152,653 francs par kilomètre. Cette ligne est établie comme la précédente, en grande partie à simple voie, avec des rails pour la plupart en bois recouverts d'une bande de fer, le reste avec des rails très-légers. Pour faire juger de la manière dont les ingénieurs se sont écartés des règles dans lesquelles on a cru devoir se renfermer en Belgique à l'égard des pentes, il suffit de rapporter, d'après M. Michel Chevalier, qu'il faut sept à huit heures pour faire le trajet. La vitesse moyenne est donc de 19 à 22 kilomètres, et cela dans une contrée où les centres de population sont infiniment plus clair-semés qu'en Belgique, par conséquent les points d'arrêt moins nombreux.

Le chemin de fer de Boston à la frontière de Massachussets (85 kilomètres) a coûté 150,710 francs par kilomètre; celui de Boston à Providence (70 kilomètres) a coûté 135,771 francs. Tous les deux sont à une voie, avec ponts en bois, rails légers, presque sans matériel, sans stations et sans bâtiments. « Les terrains du chemin de fer de Boston à Providence n'ont pas coûté cher, dit M. Michel Chevalier, beaucoup de propriétaires les ont abandonnés gratis. »

Lorsque parfois les chemins de fer américains ont dû s'approcher de l'intérieur des villes, qu'ils ne se sont pas éloignés du rayon dans lequel les terrains ont, dans tous les pays, une certaine valeur, alors, aux États-Unis comme ailleurs, ces chemins de fer ont coûté assez cher; c'est ainsi que celui de New-York à Harlem, d'une longueur de 12 kilomètres et demi, a coûté 5,866,667 francs, ou 469,333 francs par kilomètre.

Si l'on se reporte aux renseignements que nous venons d'emprunter à M. Michel Chevalier, on voit que les grandes lignes américaines, destinées à servir au transport des voyageurs, ont coûté en moyenne environ 171 mille francs par kilomètre; mais ensuite on remarque que les terrains n'ont pas coûté plus de 10 à 15 mille francs, et quelquefois n'ont rien coûté du tout. Les ingénieurs se sont généralement soustraits aux conditions d'art exigées pour une grande vitesse; les ponts sont presque exclusivement en bois, les rails sont légers, ce n'est que par exception que leur poids est égal à celui des rails employés en Belgique. Aucun de ces chemins de fer ne pénètre à l'intérieur des villes qu'ils relient; les compagnies américaines n'ont pas eu, comme le Gouvernement belge, de coûteuses stations à créer, de très-nombreux bâtiments à construire, et elles n'ont pas besoin non plus d'un matériel considérable. Cette partie importante de la dépense et les frais qu'elle entraîne sont laissés, aux États-Unis, à la charge d'entrepreneurs particuliers, sans cependant que le public ait rien à y gagner, on est plutôt autorisé à croire que l'existence de ces intermédiaires s'oppose à la modicité des prix de transport.

Si l'on voulait calculer le coût de nos chemins de fer en les ramenant aux conditions d'établissement des chemins de fer américains, on trouverait probablement qu'au lieu d'être plus élevé leur prix est moindre en définitive.

« En Europe, dit M. Michel Chevalier, les chemins de fer ont exigé le plus souvent des déboursés plus grands, malgré le taux réduit auquel s'y rétribue la main-d'œuvre. Diverses causes ont contribué à ce surcroît de frais. Dans le plus grand nombre des cas, on a jugé nécessaire d'établir deux voies sans solution de continuité. On s'est imposé des règles plus sévères à l'égard des pentes et des courbes, ce qui est devenu fort onéreux, parce qu'en Europe le terrain est ordinairement plus accidenté qu'en Amérique. La population étant plus serrée, on a dû prendre plus de précautions pour prévenir les accidents, et, par exemple, on a considéré fréquemment comme indispensable d'éviter les passages de niveau sur les routes. On s'est refusé à construire les ouvrages d'art dans un style provisoire, pour ne pas avoir à les renouveler dans un délai plus ou moins court. On s'est, de même, abstenu d'user de rails en bois simplement recouverts d'une bande de fer. Souvent enfin on a consacré aux stations dans les villes des sommes énormes, soit afin de pénétrer au centre des affaires, soit quelquefois par un vain désir de déployer un luxe d'architecture. »

Mouvement général des transports et des recettes.

Nous venons d'exposer quel sera le coût définitif des chemins de fer belges après leur entier achèvement. Sans vouloir atténuer l'élévation de la dépense, nous en avons indiqué les principales causes. Nous allons maintenant examiner le mouvement de l'exploitation. Voici d'abord le relevé général des transports opérés et celui des recettes perçues dans les neuf années qui se sont écoulées depuis l'ouverture de la première section.

Tableau du mouvement général des voyageurs.

ANNÉES.	VOYAGEURS civils.	TRANSPORTS militaires.	TRANSPORTS extraord.	TOTAL des voyageurs.
1835	421,439	»	»	421,439
1836	871,307	»	»	871,307
1837	1,353,712	30,865 [1]	»	1,384,577
1838	2,181,685	56,618	»	2,238,303
1839	1,900,940	51,791	»	1,952,731
1840	2,194,413	4,006	900 [2]	2,199,319
1841	2,635,874	2,395	1,475	2,639,744
1842	2,716,775	4,418	2,911	2,724,104
1843	3,071,093	9,774	4,482	3,085,349
TOTAUX . . .	17,347,238	159,867	9,768	17,516,873

[1] Le transport des militaires n'a commencé à être indiqué séparément qu'en 1837.

[2] C'est seulement en 1840 que les transports extraordinaires pour les fêtes, concours, etc., ont occupé une place spéciale dans les états publiés par l'administration du chemin de fer.

Tableau du mouvement général des bagages, marchandises, voitures, etc.

ANNÉES.	BAGAGES. — Kilogrammes.	MARCHANDISES de roulage. — Kilogrammes.	MARCHANDISES DE DILIG. Colis.	MARCHANDISES DE DILIG. Kilogram.	FINANCES. — Groups.	VOITURES. — Nombre.	CHEV. — Têtes.	Gros BÉTAIL. — Têtes.	Petit BÉTAIL. — Têtes.
1835	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	1,000,000 [1]	»	»	»	»	»	»	»	»
1838	6,000,000 [1]	4,200,000 [3]	»	»	»	»	»	»	»
1839	6,000,000 [1]	49,808,000	»	»	»	1,549 [5]	»	»	»
1840	5,835,705	102,153,637	55,543 [4]	2,737,927	4,206	2,500	149	1,686	7,248
1841	5,165,290	165,717,918	246,627	10,264,202	22,066	2,880	767	4,093	9,022
1842	7,998,794 [2]	194,185,064	202,676	12,907,745	22,607	2,978	854	4,107	23,790
1843	9,333.616	333,453,812	192,201	25,109,211	23,550	3,000	1,700	8,609	33,639
Tot.	41,333,405	849,518,431	697,047	51,019,085	71,829	12,899	3,470	18,495	73,699

1 Quantité approximative.

2 Suppression à partir du 1er avril de la tolérance accordée précédemment pour le transport gratuit de 20 kilog. par voyageur.

3 Le transport des marchandises a commencé au mois de février 1838, par la location des waggons.

4 Le transport en détail a commencé à partir du 1er août 1840.

5 Quelques voitures furent transportées en 1838, mais leur mouvement est compris dans celui de la location des waggons.

Tableau du mouvement général des recettes.

ANNÉES.	VOYAGEURS civils.	MILITAIRES.	TRANSPORT extraord.	TOTAL des recettes sur les voyag.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	Prod. div. et extraord.	TOTAL GÉNÉRAL.
1835	268,997 50	»	»	268,997 50	»	»	»	268,997 50
1836	825,132 85	»	»	825,132 85	»	»	»	825,132 85
1837	1,384,502 10	15,486 48	»	1,399,988 58	16,994 36	»	»	1,416,982 94
1838	2,890,568 85	45,248 88	»	2,935,817 73	103,421,39	58,594 28	»	3,097,833 40
1839	3,585,515 90	51,028 34	»	3,636,544 24	132,514 48	480,766 32	»	4,249,825 04
1840	4,040,057 50	4,792 83	2,100 »	4,046,950 33	132,253 60	1,146,490 74	9,472 38	5,335,167 05
1841	4,110,519 30	2,135 48	1,100 »	4,113,754 78	127,249 40	1,984,886 63	442 85	6,226,333 66
1842	4,676,064 65	5,344 95	2,903 94	4,684,313 54	297,889 41	2,434,867 45	44,482 70	7,461,553 10
1843	5,457,962 45	18,655 56	5,641 19	5,482,259 20	340,832 21	3,207,458 98	10,718 37	9,041,268 76
Tot.	27,239,321 10	142,692 52	11,745 13	27,393,758 75	1,151,154 85	9,313,064 40	65,116 30	37,923,094 30

Du total des recettes de 1842 on doit déduire fr. 2,798 81 c^s payés à l'administration française, du chef des recettes effectuées sur les sections internationales.

Il faut déduire pour la même cause fr. 46,829 53 c^s des recettes de 1843.

La proportion des produits obtenus des trois grandes catégories de transport dans la recette totale, a été comme il suit :

ANNÉES.	VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.
1835	100	»	»
1836	100	»	»
1837	98 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{4}$	»
1838	94 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{4}$	2
1839	86 $\frac{3}{4}$	3	10 $\frac{1}{4}$
1840	76 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	21 $\frac{1}{4}$
1841	66	2	32
1842	63 $\frac{1}{2}$	4	32 $\frac{1}{2}$
1843	60 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{3}{4}$	35 $\frac{3}{4}$

Les chemins de fer belges ont été conçus presque exclusivement en vue du transport des marchandises; les résultats donnés par les premières sections mises en exploitation, avaient fait supposer que ce transport serait insignifiant ou du moins qu'il n'approcherait pas de l'importance de celui des voyageurs; mais depuis 1840, depuis l'organisation du transport des marchandises sur une large échelle, les idées se sont de nouveau modifiées, et sans revenir tout à fait au point de départ, on reconnaît aujourd'hui que les marchandises pourront arriver à entrer environ pour moitié dans les recettes. Il semble, en effet, que le mouvement des voyageurs est bien près de toucher à son terme, alors que celui des marchandises continue de s'accroître avec une extrême rapidité. La recette opérée sur les voyageurs, qui était de 94 $\frac{3}{4}$ p. 0|0 pendant la première année de la mise en activité du service du transport des marchandises, est descendue graduellement jusqu'en 1842 à 63 $\frac{1}{2}$ p. 0|0, puis à 60 $\frac{1}{2}$ p. 0|0 en 1843; elle a dépassé seulement l'année dernière de 797,946 fr. ou de 17 p. %, celle de l'année précédente. L'augmentation sur la recette du transport des marchandises a été de 772,591 fr. ou de 31 $\frac{3}{4}$ p. 0|0 sur le produit de 1842.

Ce résultat est d'autant plus important que les marchandises affluent surtout pendant les mois d'hiver, lorsque le mouvement des voyageurs est le plus faible.

L'augmentation subite en 1842 du produit du transport des bagages est le résultat de modifications importantes introduites dans cette partie de l'exploitation, par l'arrêté royal du 22 mars 1842, lequel a élevé le tarif, en même temps qu'il

supprimait en quelque sorte la tolérance accordée aux voyageurs pour le transport gratuit de 20 kilog. de bagages.

Voici comment la recette totale s'est répartie, par kilomètre de lignes exploitées, pendant les mêmes années de 1835-1843 :

ANNÉES.	RECETTES TOTALES.	NOMBRE MOYEN de kilom. en exploitation.	RECETTE par kilomètre.
1835.	268,997 50	14	19,214
1836.	825,132 85	36	22,920
1837.	1,416,982 94	90	15,744
1838.	3,097,833 40	202	15,335
1839.	4,249,825 04	271	15,682
1840.	5,335,167 05	323	16,517
1841.	6,226,333 66	339	18,367
1842.	7,461,553 10	396	18,842
1843.	9,041,268 76	497	18,194

On voit que nonobstant l'accroissement considérable du transport des marchandises, la recette par kilomètre n'est pas encore remontée au chiffre de 1836, produit par le seul transport des voyageurs sur la ligne de Bruxelles à Anvers. Après s'être élevée jusqu'à 23 mille francs (22,920), la recette est tombée en 1837 à 15,744 fr. et à 15,335 francs en 1838; elle est remontée depuis lors, par suite de l'extension du transport des marchandises, à 16,682 francs en 1839, 16,517 francs en 1840, 18,367 francs en 1841, et 18,842 francs en 1842; mais il est douteux que le chiffre de la recette moyenne par kilomètre s'élève beaucoup au-dessus : on espère obtenir en 1844, 10 millions 600 mille francs ou 18,962 francs par kilomètre. Il serait sage, croyons-nous, de considérer le chiffre de 22 à 24 mille francs comme un *maximum* qui sera difficilement dépassé.

La recette des voyageurs par kilomètre a subi d'autres fluctuations : de 22,920 fr. par kilomètre, chiffre qu'elle avait atteint en 1836, elle est tombée en 1837 à 15,383 francs, et n'a cessé depuis cette époque de descendre sans aucune intermittence dans la réaction. Elle a été en 1843 au-dessous de onze mille francs, malgré la différence énorme qu'il y a entre le tarif actuel et celui de 1836.

Pendant quelque temps l'administration avait cru pouvoir compter sur un autre résultat. Elle espérait que le mouvement de 1836 se reproduirait sur toutes les

lignes. On ne se doutait pas alors de l'influence toute particulière de la capitale sur la circulation. Il faut se souvenir, en effet, que Malines avait été choisi pour point central des chemins de fer, tandis que la force des choses a fait organiser tout le service des convois de voyageurs d'après les rapports de la capitale avec les différentes provinces. On pourra juger de l'étendue de cette influence par le tableau suivant :

Tableau général des recettes de 1842 [1].

BUREAUX.	VOYAGEURS.	PROPORTION.	BAGAGES.	PROPORTION.	MARCHANDISES.	PROPORTION.	RECETTE totale.	PROPORTION.
Bruxell. (Nord)	957,739 60	20 $\frac{1}{2}$	66,446 01	22 $\frac{1}{4}$	293,399 40	11 $\frac{3}{4}$	1,317,585 01	17 $\frac{3}{4}$
Malines. . . .	231,473 85	5	9,473 79	3	48,684 33	2	289,631 97	3 $\frac{3}{4}$
Anvers	463,544 50	10	35,373 55	11 $\frac{3}{4}$	533,719 57	21 $\frac{1}{2}$	1,032,637 62	13 $\frac{3}{4}$
Termonde . .	91,755 59	1 $\frac{3}{4}$	2,998 12	1	40,234 75	1 $\frac{3}{4}$	134,988 46	1 $\frac{3}{4}$
Gand	472,504 15	10	28,751 40	9 $\frac{3}{4}$	159,934 53	6 $\frac{1}{2}$	661,190 08	9
Bruges	193,677 70	4	9,548 05	3 $\frac{1}{4}$	33,715 91	1 $\frac{1}{4}$	236,941 66	3
Ostende. . . .	195,307 76	4	19,826 94	6 $\frac{3}{4}$	102,455 14	4	317,589 84	4 $\frac{3}{4}$
Courtray . . .	205,999 25	4 $\frac{1}{2}$	18,218 23	6	69,736 32	2 $\frac{3}{4}$	293,953 80	3 $\frac{3}{4}$
Tournay . . .	12,975 25	$\frac{1}{4}$	799 84	$\frac{1}{4}$	2,562 26	»	16,336 65	$\frac{1}{4}$
Louvain . . .	209,344 86	4 $\frac{3}{4}$	7,970 04	2 $\frac{3}{4}$	215,363 35	8 $\frac{3}{4}$	432,678 25	5 $\frac{3}{4}$
Tirlemont . .	95,093 63	2 $\frac{1}{4}$	3,751 07	1 $\frac{1}{2}$	86,206 76	3 $\frac{1}{2}$	185,051 46	2 $\frac{1}{2}$
Waremme . .	33,511 76	$\frac{3}{4}$	524 21	»	26,124 74	1	60,160 71	$\frac{3}{4}$
Ans et Liége. .	403,699 95	8 $\frac{1}{2}$	50,352 12	17	528,720 86	21 $\frac{1}{2}$	982,772 93	13 $\frac{1}{4}$
St-Trond . . .	68,142 »	1 $\frac{1}{2}$	3,805 90	1 $\frac{1}{2}$	38,954 83	1 $\frac{3}{4}$	110,902 73	1 $\frac{1}{2}$
Bruxell. (Midi).	295,849 »	6 $\frac{1}{4}$	14,933 12	5	88,272 64	3 $\frac{1}{2}$	399,054 76	5 $\frac{1}{2}$
Hal.	53,279 »	1	1,348 30	$\frac{1}{2}$	8,442 97	$\frac{1}{4}$	63,070 27	$\frac{3}{4}$
Braine-le-Com.	23,522 50	$\frac{1}{2}$	365 08	»	18,225 12	$\frac{3}{4}$	42,112 70	$\frac{1}{2}$
Soignies . . .	37,251 25	$\frac{3}{4}$	868 36	$\frac{1}{4}$	37,192 90	1 $\frac{1}{2}$	75,312 51	1
Mons.	179,927 75	3 $\frac{3}{4}$	7,681 47	2 $\frac{3}{4}$	44,111 77	1 $\frac{3}{4}$	231,720 99	3
Quiévrain. . .	46,519 13	1	5,360 45	1 $\frac{3}{4}$	12,071 61	$\frac{1}{2}$	63,951 19	$\frac{3}{4}$
Autres statio^{ns}.	413,195 06	9	9,494 06	3	91,220 39	3 $\frac{3}{4}$	513,909 51	7
	4,684,313 54		297,889 41		2,479,350 15		7,461,553 10	

Ainsi dans l'ordre d'importance des recettes totales, Bruxelles occupe le premier rang; ses diverses stations ont fourni en 1842 : celle du Nord 17 $\frac{3}{4}$ p. %, celle du Midi 5 $\frac{1}{2}$ p. % de la recette, ensemble 23 $\frac{1}{4}$ p. %. Il est juste toutefois de faire ob-

[1] Nous sommes forcé de prendre pour ce tableau et pour la plupart de ceux qui suivent, le mouvement de 1842, les tableaux de développement de l'exploitation en 1843 n'étant pas encore dressés.

server qu'à l'égard des voyageurs il y aurait une certaine défalcation à opérer par suite de l'obligation où se trouvent les voyageurs qui, venant de la ligne du Midi, se rendent sur quelques points des lignes du Nord, de l'Est ou de l'Ouest, et réciproquement, de prendre un coupon à Bruxelles pour continuer leur route, à cause de la solution de continuité des convois de voyageurs entre les stations du Midi et du Nord. Les bureaux de Bruxelles ont, par ce motif, un peu plus de voyageurs et de recettes qu'ils n'en auraient si l'on pouvait prendre à Anvers, à Louvain, à Gand, etc., des coupons pour Mons, Namur, Charleroy. Le nombre de ces voyageurs n'est certainement pas très-grand; le résultat du mouvement constaté dans la capitale ne peut pas en être affecté d'une manière sensible; il est fâcheux néanmoins que ce vice existe, fâcheux surtout à cause de l'impossibilité qui en découle d'apprécier avec une parfaite exactitude l'importance des relations de personnes entre les provinces de Hainaut et de Namur, et celles d'Anvers et des Flandres, par le chemin de fer.

Anvers occupe le second rang; ce bureau a fourni, en 1842, 13 $\frac{3}{4}$ p. % de la recette. Liége suit de près (13 $\frac{1}{4}$ p. %); mais l'importance relative de ce bureau va décroître par l'effet du prolongement de la route jusqu'à la frontière de Prusse. Depuis 1838, les bureaux d'Ans ou de Liége percevaient le montant du prix des places des voyageurs venant de l'Allemagne; au mois de juillet, cette perception a été transportée à Verviers, dorénavant elle sera au compte du bureau frontière d'Herbesthal.

Gand est en quatrième ligne, pour 9 p. %; viennent ensuite Louvain (5 $\frac{3}{4}$ p. %), Ostende (4 $\frac{3}{4}$ p. %), Malines et Courtray (3 $\frac{3}{4}$ p. %), Mons et Bruges (3 p. %).

Le classement présente des résultats tout à fait différents si l'on examine séparément le mouvement des voyageurs et des marchandises.

A l'égard des recettes effectuées sur le transport des voyageurs, la part des bureaux de Bruxelles s'élève à 26 $\frac{3}{4}$ p. %, tandis que celle d'Anvers tombe à 10 p. %, celle de Gand aussi à 10 p. %. Liége n'occupe plus que le quatrième rang (8 $\frac{1}{2}$ p. %). Viennent ensuite Malines (5 p. %), Louvain (4 $\frac{3}{4}$ p. %), Courtray (4 $\frac{1}{2}$ p. %), Bruges et Ostende (4 p. %), Mons (3 $\frac{3}{4}$ p. %).

Pour les marchandises, au contraire, les bureaux de Bruxelles n'ont fourni que 15 $\frac{1}{4}$ p. % de la recette, ils sont primés par ceux d'Anvers et de Liége, qui ont fourni chacun 21 $\frac{1}{2}$ p. %, ou ensemble 1,162 mille francs sur une recette de moins de deux millions et demi. Louvain entre dans la recette pour 8 $\frac{3}{4}$ p. %, Gand pour 6 $\frac{1}{2}$ p. %, Ostende pour 4 p. %, Tirlemont pour 3 $\frac{1}{2}$ p. %.

Le mouvement des bagages suit assez bien celui des voyageurs, excepté pourtant que Liége l'emporte sur Anvers.

Du reste ce classement doit être considéré comme provisoire. L'ouverture des dernières sections, l'achèvement complet du réseau décrété, va changer les proportions de 1842. Aussi n'est-ce vraiment qu'à partir de 1844, qu'on pourra apprécier

exactement l'importance relative de chaque localité reliée par le chemin de fer, dans ses rapports avec la voie nouvelle, et l'importance de chaque ligne.

Mouvement présumé des voyageurs. — Mouvement actuel.

La dépense de construction des chemins de fer belges a dépassé de beaucoup les prévisions; mais l'accroissement des transports en a été la cause principale. Les transports ne sont pas restés dans les prévisions primitives, tandis que les dépenses s'accroissaient. Loin qu'il en ait été ainsi, la progression des transports a marché au contraire plus rapidement encore que celle de la dépense. Nous avons reproduit dans le tableau suivant le relevé du mouvement des voyageurs présumé par les auteurs des plans primitifs.

Tableau du mouvement présumé des voyageurs.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	DISTANCE A PARCOURIR.	NOMBRE de VOYAGEURS.	Péage et transport, 5 c. $\frac{1}{2}$ par kilomètre.	PRODUIT.		
Malines à Bruxelles (*a*	22	[1] 110,000	1 21	133,100 »	*a*)	Mémoire de MM. Simons et de Ridder, mars 1833.
Malines à Anvers (*b*	24	98,000	1 32	129,360 »	*b*)	Id. id.
Malines à Louvain (*c*	24	35,000	1 32	46,200 »	*c*)	Id. id.
Louvain à Tirlemont (*d* . . .	18	55,000	0 99	54,450 »	*d*)	Id. id.
Tirlemont à Waremme (*e* . .	26	30,000	1 43	42,900 »	*e*)	Id. id.
Waremme à Liége (*f*	20	30,000	1 34	40,200 »	*f*)	Id. id.
Bruxelles à Anvers (*g*	46	[2] 50,000	1 73	86,500 »	*g*)	Id. novemb. 1833.
Malines à Termonde (*h* . . .	28	100,000	1 54	154,000 »	*h*)	Id. id.
Termonde à Gand (*i*	29	100,000	1 60	160,000 »	*i*)	Id. id.
Gand à Bruges (*j*	42	30,000	2 31	69,300 »	*j*)	Id. id.
Bruges à Ostende (*k*	24	30,000	1 32	39,600 »	*k*)	Id. id.
Gand à Courtray et Tournay (*l*	43	[3] 100,000	2 36	236,000 »	*l*)	Id. id.
Liége à Chaudfontaine (*m* . .	7	57,000	0 38	21,660 »	*m*)	Id. mars 1833.
Chaudfontaine à Verviers (*n* .	19	19,000	1 05	19,950 »	*n*)	Id. id.
Liége, Verviers et Aix (*o* . .	26	5,000	1 43	7,150 »	*o*)	Id. id.
Landen à St-Trond	10	15,000	0 55	8,250 »		
	»	864,000	»	1,248,620 »		
EN MOYENNE.	26 kilomètres à 5 $\frac{1}{2}$ c^{s} par kilomètre.					

1 Y compris 10,000 voyageurs de Bruxelles pour Louvain *et vice versa*.

2 Augmentation présumée par l'éventualité de l'exécution de la ligne vers Ostende.

3 Évaluation basée dans le tableau ci-dessus, comme pour les sections projetées en 1833, d'après le tarif proposé à cette époque, et d'après le nombre de diligences circulant alors entre Gand et Courtray. — Les devis dressés en 1837, en présence des résultats de l'exploitation du chemin de fer et sous l'influence du tarif adopté, portalent un monvement plus considérable. Mais on n'a pu y avoir égard ici, où il s'agit simplement de comparer le produit effectif actuel avec les prévisions antérieures à la loi du 1er mai 1834. (*Note du rapport du* 12 *novembre* 1839, pag. 120.)

MM. Simons et de Ridder calculaient donc qu'il y aurait sur les chemins de fer dont ils dressaient les plans, un mouvement général de 864,000 voyageurs [1], parcourant en moyenne 26 kilomètres et un quart. Le prix de transport devait être de 5 c. $\frac{1}{2}$ par kilomètre; à ce compte la recette par voyageur devait s'élever à fr. 1 44 c^{s} et produire une somme totale de 1,248,620 francs. Le mouvement général présumé équivalait à celui de 22,860,000 voyageurs transportés à un kilomètre.

D'après le rapport présenté aux Chambres législatives par M. Desmaisières, alors ministre des travaux publics, le 12 avril 1843, il a été transporté en 1842, sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, 2,242,000 voyageurs, qui ont parcouru en moyenne 40 kilomètres. La recette s'est élevée à 3,965,435 francs, ou par voyageur à fr. 1 76 c^{s} et par kilomètre à 4 c. $\frac{4}{10}$.

Le mouvement de 1842 sur les lignes objet des mémoires de MM. Simons et de Ridder a été égal à celui de 89,680,000 voyageurs transportés à un kilomètre. Déjà, par conséquent, le mouvement était quatre fois plus considérable qu'il n'avait été prévu. Cependant les sections de Courtray à Tournay et à la frontière de France, n'ont été livrées à la circulation qu'au milieu de novembre 1842, et celles si importantes de Liége à Verviers et à la frontière de Prusse, que dans le courant de 1843.

On peut donc compter qu'à partir de 1844, le mouvement des trois lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, équivaudra sous le rapport de l'étendue du parcours, au quintuple de celui présumé, qu'il y aura quatre fois plus de voyageurs et une recette plus que triplée.

MM. Vifquain, Noël et De Moor, auteurs des plans qui ont été adoptés en 1838, pour la ligne du Midi, de Bruxelles à la frontière de France, rédigeaient leur projet sous l'influence des premiers résultats de l'exploitation de la ligne de Bruxelles à Anvers. Ils calculaient qu'il y aurait sur la ligne du Midi un mouvement équivalant au transport de 324,000 voyageurs de Bruxelles à Mons (63 kilomètres), à 3 c. $\frac{1}{2}$ par kilomètre ou à fr. 2 20 c^{s} par voyageur, et de 230,000 voyageurs de Mons à St-Ghislain (9 kilom.), aussi à 3 c. $\frac{1}{2}$ ou 32 centimes par voyageur.

Le mouvement total devait donc être de 524,000 voyageurs, la recette de 786,400 francs, et équivaloir à 22,482,000 voyageurs transportés à un kilomètre.

La section de Mons à Quiévrain n'a été ouverte qu'au mois d'août 1842, néanmoins le nombre des voyageurs transportés sur la ligne du Midi, pendant cette année 1842, a été de 475 mille voyageurs, lesquels ont produit 719,629 francs ou fr. 1 51 c^{s} par voyageur.

[1] Les prévisions des ingénieurs avaient pour base le mouvement des transports sur les routes ordinaires, augmenté d'un quart.

Les voyageurs transportés sur la ligne du Midi, ayant parcouru en moyenne 30 kilomètres, le mouvement général équivaut à celui de 14,250,000 voyageurs transportés à un kilomètre; le produit moyen a été de 5 centimes par kilomètre.

On peut considérer dès à présent les recettes comme ayant atteint, sinon même dépassé les prévisions très-larges certes de 1836, puisqu'il n'y a eu en 1842 qu'une différence en moins de 49 mille voyageurs et de 67 mille francs, quoique la section de Mons à Quiévrain n'ait été exploitée que pendant quatre mois et demi. Il faut ensuite ne pas perdre de vue que cette ligne a toujours été envisagée comme la première partie d'une grande ligne de Paris à Bruxelles; il lui reste donc à recevoir l'influence de l'achèvement du chemin de fer français [1].

Variation des tarifs. — Moyenne du prix des places.

« Nous pensons que pour rendre la route projetée véritablement utile au public et assurer en même temps à son entreprise le revenu le plus considérable (disaient MM. Simons et de Ridder, dans leur mémoire de mars 1833), il convient que la dépense de transport, droit et halage compris, ne s'élève pas à plus de 6 centimes par personne et par kilomètre. A ce taux, et la vitesse étant de 18 à 22 kilomètres par heure, le prix des places dans les diligences de la nouvelle route serait, entre Anvers et Bruxelles, pour un trajet de deux heures, de fr. 2 76 c^s; entre Bruxelles et Liége, pour un trajet de six heures, fr. 7 08 c^s, et proportionnellement pour les villes intermédiaires. »

Un examen ultérieur des besoins des localités, le désir de mettre le chemin de fer à la portée des voyageurs de toutes les classes, ont fait adopter des tarifs au-dessous de ceux projetés. En ce moment même, par l'effet de la répartition des voyageurs, et le nombre, relativement très-grand, de ceux qui se servent des voitures de la dernière classe, la moyenne générale des prix n'atteint pas tout à fait cinq centimes, et elle a été souvent au-dessous. Dans le tableau suivant, nous présentons le résumé des principaux tarifs successivement appliqués aux prix des places de Bruxelles à Anvers, Malines, Gand, Ostende et Liége.

[1] Pendant les sept premiers mois de 1843, du 1er janvier au 31 juillet, jusqu'à l'ouverture des sections de Braine-le-Comte à Charleroy et Namur, il a été transporté sur la ligne du Midi 286,046 voyageurs, lesquels ont produit fr. 444,508 50 c^s^ de recette. En prenant pour rapport de ces sept mois à l'année entière le rapport de la même période de 1842, ou 54 p. %, la part du mouvement de la ligne objet du mémoire de MM. Vifquain, Noël et De Moor, aurait donc été, l'année dernière, de 530 mille voyageurs et 823,000 francs de recette; c'est-à-dire supérieure de 6 mille voyageurs et de 37,000 francs au mouvement présumé en 1836.

Tableau des principales variations du prix des places.

		Tarif du 5 mai 1835.		Tarif du 3 février 1839.		Tarif du 10 avril 1841.		Tarif du 17 août 1841.	
		Prix des places.	Moyenne par kilom	Prix des places.	Moyenne par kilom.	Prix des places.	Moyenne par kilom.	Prix des places.	Moyenne par kilom.
			Centimes.		Centimes.		Centimes.		Centimes.
Bruxell. à Malines. — 20 kilom.	Diligences . .	1 50	7.50	2 »	10.00	1 60	8	1 25	6.20
	Chars-à-bancs.	1 »	5	1 25	6.20	1 »	5	1 »	5
	Waggons. . .	» 50	2.10	1 »	5	» 60	3	» 60	3
		Tarif du 22 avril 1836.							
Bruxelles à Anvers. — 44 kilom.	Diligences. . .	3 »	6.80	3 50	8.07	3 60	9	3 25	8.01
	Chars-à-bancs.	2 »	4.50	2 25	5.60	2 25	5.60	2 50	6.02
	Waggons. . .	1 20	3	1 75	4.30	1 50	3.02	1 50	3.47
		Tarif du 10 août 1838.							
Bruxelles à Gand. — 66 kilom. (1)	Diligences. . .	4 50	7.05	5 »	8.03	5 20	8.06	4 75	7.09
	Chars-à-bancs.	3 »	5	3 25	5.04	3.25	5.04	3 50	5.08
	Waggons. . .	1 75	2.09	2 25	3.07	1 85	3	2 25	3.41
Bruxell. à Ostende. — 131 kilom. (1)	Diligences. . .	9 »	6.90	10 »	7.60	10 40	8	9 25	7.01
	Chars-à-bancs.	6 »	4.06	6 50	5	6 50	5	7 »	5.03
	Waggons. . .	3 50	2.07	5 »	3.80	3 65	2.08	4 50	3.43
Bruxelles à Ans. — 98 kilom. (1)	Diligences. . .	7 »	7.07	8 »	8.07	8 »	8.07	7 50	7.65
	Chars-à-bancs.	4 75	5.02	5 50	6.01	5 »	5.05	5 75	6.03
	Waggons. . .	3 »	3.06	4 »	4.04	2 80	3.01	3 75	4.01

(1) Les distances de Bruxelles à Gand, Ostende et Liége sont réduites de 10 kilomètres, pour compenser en partie la différence du parcours par le chemin de fer et par la route ordinaire.

D'après ces données, on peut établir la moyenne des prix par lieue, ainsi :

	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	WAGGONS.
Tarif de 1835-1838	35.00 centimes.	25.00 centimes.	12.50 centimes.
Id. du 3 février 1839	42.50 »	28.00 »	20.00 »
Id. du 10 avril 1841	40.00 »	25.00 »	15.00 »
Id. du 17 août 1841 (encore en vigueur) .	37.00 »	28.00 »	17.00 »

Mais il est à remarquer que ces moyennes étaient et sont encore élevées sur l'ensemble de un ou deux centimes et quelquefois plus, par suite de la surtaxe imposée à la plupart des stations intermédiaires, et de l'usage adopté de forcer les centimes du prix des places pour obtenir autant que possible des multiples de 25 centimes.

Si après cela nous appliquons aux bases ci-dessus la répartition des voyageurs entre les différentes classes de voitures, pendant le temps que ces tarifs sont restés en vigueur, nous trouvons que la moyenne générale du prix de transport des voyageurs a été de moins de 18 centimes par lieue de 1835 à 1838 inclus; qu'elle a été de 26 à 27 centimes environ sous l'empire du tarif du 3 février 1839; qu'elle est descendue à 20 ou 22 centimes pendant que le tarif du 10 avril 1841 a été appliqué, et que le tarif du 17 août l'a fait remonter à 24 ou 25 centimes.

Jusqu'à quel point la réduction des prix, leur abaissement au-dessous du taux moyen indiqué en 1833, ont-ils influé sur la circulation? Quelle part cette modicité des prix a-t-elle eue sur l'affluence des voyageurs? C'est ce qu'il serait impossible de déterminer avec exactitude. La modicité des prix a exercé sans aucun doute une influence notable sur le mouvement des transports; elle a popularisé les chemins de fer, étendu, parfois fait naître le besoin, l'habitude de voyager; mais la fixation même approximative de la part de cette influence, exigerait une étude spéciale.

En même temps que les prix étaient abaissés, les travaux étaient conduits de manière à permettre d'effectuer les transports avec plus de célérité; au lieu des deux heures dont parlaient MM. Simons et de Ridder, pour le temps nécessaire au parcours entre Anvers et Bruxelles, les trajets se font communément en moins d'une heure et demie, souvent en une heure et un quart. Il ne faut que quatre heures au lieu de six, aux convois de voyageurs pour aller de Bruxelles à Liége; la vitesse est enfin de 30 à 35 kilomètres à l'heure, tandis qu'il n'était question, il y a dix ans, que d'une vitesse de 18 à 22 kilomètres.

Répartition des voyageurs par kilomètre et par station.

Reprenons maintenant le mouvement des voyageurs civils, laissant à l'écart les transports militaires et extraordinaires.

ANNÉES.	NOMBRE de voyageurs.	RECETTE.	NOMBRE moyen de kilomètres exploités.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	
				Voyageurs.	Recette.
1835	421,429	268,997 50	14	30,102	19,214 fr.
1836	871,307	825,132 85	36	24,203	22,920 »
1837	1,353,711	1,384,502 10	90	15,041	15,383 »
1838	2,181,685	2,890,568 85	202	10,800	14,310 »
1839	1,900,940	3,585,515 90	271	7,299	13,231 »
1840	2,194,413	4,040,057 50	323	6,794	12,508 »
1841	2,626,208	4,110,519 30	339	7,747	12,125 »
1842	2,716,775	4,676,064 65	396	6,860	11,808 »
1843	3,071,093	5,457,962 45	497	6,179	10,982 »

Les résultats de l'exploitation des deux premières années dépassaient tellement les prévisions, que les têtes tournèrent pendant quelque temps. Les ingénieurs supposaient en 1833 que les sections de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Verviers, fourniraient ensemble 429 mille voyageurs par an, et dans l'espace de huit mois, la seule section de Malines à Bruxelles, reçut à peu près ce nombre de voyageurs (421 mille). En 1836, l'affluence ne fut guère moins grande. C'est alors qu'on fit ces calculs de 500 mille voyageurs par section de 20 à 25 kilomètres ou de 20 à 25 mille voyageurs par kilomètre.

Cet enthousiasme avait son bon côté. Il engageait la Belgique à persister dans une entreprise qui consacrait si dignement sa régénération politique, et fera la gloire du règne du Roi, appelé sur le trône par le vœu national.

Mais, ainsi que quelques hommes l'avaient pressenti, ce mouvement extraordinaire ne put pas se soutenir. Toutes les sections ne devaient pas relier des villes de l'importance de Bruxelles et d'Anvers, ayant entre elles des relations aussi fréquentes, aussi multipliées. D'un autre côté, il y avait une catégorie de voyageurs, formée de ceux venant des points les plus éloignés, qui devait en quelque sorte rester stationnaire, nonobstant l'extension des lignes. En effet, dès que les sections de Malines à Louvain et de Louvain à Tirlemont furent ouvertes à la circulation, les services de messageries s'arrêtèrent à Tirlemont; le chemin de fer reçut donc alors les voyageurs venant de Liége vers Bruxelles ou Anvers, ou se rendant à Liége, avant qu'il ne fût poussé jusqu'à Ans. Il en fut de même dans d'autres directions.

Il ne faut donc pas s'étonner du mouvement de décroissance qui a suivi 1836. A présent la réaction semble toucher à son terme; on peut même s'attendre à une amélioration qui porterait le nombre moyen des voyageurs à sept mille environ par kilomètre, et la recette à 12 mille francs.

Le nombre des voyageurs par kilomètre est tombé de 24 mille au-dessous de 7 mille. La diminution des recettes a été bien moins sensible; elles sont descendues seulement de 23 mille à 11 mille francs, parce que le produit moyen de chaque voyageur transporté s'élevait à mesure qu'il y avait une plus grande étendue de route exploitée dans la même direction.

Les deux tableaux suivants présentent la répartition, par année et par bureau de départ, des voyageurs et des recettes effectuées pour leur transport, avec la proportion pour laquelle chaque station principale est entrée dans le mouvement des transports.

Tableau de la répartition des voyageurs

STATIONS DE DÉPART.	1835.		1836.		1837.		1838.	
	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.
Bruxelles (Nord)	215,342	51	370,152	42 1/2	391,428	28 3/4	507,562	22 3/4
Malines	206,097	49	265,048	30 3/4	300,920	21 3/4	384,241	17
Anvers	»	»	226,671	26	364,317	26 1/2	278,603	12 1/2
Louvain	»	»	»	»	57,669	4	182,468	8
Tirlemont	»	»	»	»	25,566	2	91,457	4
Waremme, Fexhe	»	»	»	»	»	»	36,795	1 1/2
Ans, Liége	»	»	»	»	»	»	95,206	4 1/4
St-Trond	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde	»	»	»	»	92,841	7	80,179	3 1/4
Gand	»	»	»	»	40,102	2	198,840	8 3/4
Bruges	»	»	»	»	»	»	51,330	2 1/4
Ostende	»	»	»	»	»	»	28,206	1 1/4
Courtray	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruxelles (Midi)	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	»	»	»	»	»	»	»	»
Soignies	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain	»	»	»	»	»	»	»	»
Stations intermédiaires	»	»	9,436	3/4	111,734	8	303,616	14
TOTAUX	421,439	. .	871,307	. .	1,384,577	. .	2,238,303	. .

le toute catégorie par bureau de départ.

1839.		1840.		1841.		1842.		1843[1].		Observat
VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	
425,205	21 1/4	413,048	19	448,336	17	458,380	16	443,600	»	
248,952	12 3/4	216,909	10	223,194	8 1/2	199,768	7 1/2	212,702	»	
216,616	11 1/2	215,142	9 3/4	209,397	7 3/4	202,350	7 1/2	243,858	»	
138,098	7	123,936	5 3/4	136,421	5	130,550	4 1/2	137,936	»	
70,110	3 1/2	57,462	2 1/2	70,484	2 3/4	62,273	2 1/4	68,237	»	
29,088	1 1/2	24,212	1	28,595	1 1/4	39,146	1 1/2	36,622	»	
88,378	4 1/2	85,087	4	97,406	3 1/2	103,702	3 3/4	165,193	»	
6,286	1/4	26,201	1 1/4	37,990	1 1/2	32,392	1 1/4	34,165	»	
67,817	3 1/2	59,347	2 3/4	68,450	2 1/2	66,810	2 1/2	89,628	»	
212,973	11 1/4	233,711	10 3/4	258,379	9 3/4	245,990	9	292,155	»	
107,088	5 1/2	96,782	4 1/4	117,475	4 1/2	121,592	4 1/2	137,693	»	
72,922	3 3/4	67,633	3	78,033	3	77,312	2 3/4	88,997	»	
19,002	1	71,655	3 1/4	91,085	3 1/2	88,525	3 1/4	154,604	»	
»	»	»	»	»	»	4,643	»	72,595	»	
»	»	78,290	3 1/2	144,040	5 1/2	151,260	6	156,608	»	
»	»	51,691	2 1/2	81,496	3 1/4	61,663	2 1/4	88,296	»	
»	»	»	»	5,870		21,487	2	42,645	»	
»	»	»	»	3,552	1/4	28,938		26,667	»	
»	»	»	»	1,548		85,566	3	120,637	»	
»	»	»	»	»	»	17,769	3/4	72,794	»	
250,196	12 3/4	377,613	16 3/4	337,993	20 1/2	543,988	19 3/4	389,717	»	
1,952,731	. .	2,199,319	. .	2,639,744	. .	2,724,104	. .	3,085,349	. .	

1 Le relevé du mouvement de 1843, dressé d'après les publications faites tous les mois par la voie du *Moniteur*, comprend le mouvement des stations intermédiaires dans celui des stations principales dont elles dépendent ; de sorte que la dernière ligne ne mentionne pas toutes les stations intermédiaires et comprend d'autres stations, notamment celles de Verviers, Charleroy et Namur. Par ces motifs, il n'y a pas lieu de calculer des proportions qui ne pourraient être comparées à celles des années précé-

Tableau de la répartition des voyageur

STATIONS DE DÉPART.	1835.		1836.		1837.		1838.	
	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/₀.
ruxelles (Nord)	215,342	51	370,152	42½	391,428	28¾	507,562	22¾
lalines	206,097	49	265,048	30¾	300,920	21¾	384,241	17
nvers	»	»	226,671	26	364,317	26½	278,603	12½
ouvain	»	»	»	»	57,669	4	182,468	8
irlemont	»	»	»	»	25,566	2	91,457	4
Varemme, Fexhe	»	»	»	»	»	»	36,795	1½
ns, Liége	»	»	»	»	»	»	95,206	4¼
t-Trond	»	»	»	»	»	»	»	»
ermonde	»	»	»	»	92,841	7	80,179	3½
and	»	»	»	»	40,102	2	198,840	8¾
ruges	»	»	»	»	»	»	51,330	2¼
stende	»	»	»	»	»	»	28,206	1¼
ourtray	»	»	»	»	»	»	»	»
ournay	»	»	»	»	»	»	»	»
ruxelles (Midi)	»	»	»	»	»	»	»	»
al	»	»	»	»	»	»	»	»
raine-le-Comte	»	»	»	»	»	»	»	»
oignies	»	»	»	»	»	»	»	»
ons	»	»	»	»	»	»	»	»
uiévrain	»	»	»	»	»	»	»	»
tations intermédiaires	»	»	9,436	¾	111,734	8	303,616	14
TOTAUX	421,439	. .	871,307	. .	1,384,577	. .	2,238,303	. .

e toute catégorie par bureau de départ.

1839.		1840.		1841.		1842.		1843[1].		Observations.
VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	VOYAGEURS.	Quotité p. °/o.	
425,205	21 1/4	413,648	19	448,336	17	438,380	16	443,600	»	1 Le relevé du mouvement de 1843, dressé d'après les publications faites tous les mois par la voie du *Moniteur*, comprend le mouvement des stations intermédiaires dans celui des stations principales dont elles dépendent ; de sorte que la dernière ligne ne mentionne pas toutes les stations intermédiaires et comprend d'autres stations, notamment celles de Verviers, Charleroy et Namur. Par ces motifs, il n'y a pas lieu de calculer des proportions qui ne pourraient être comparées à celles des années précédentes.
248,952	12 5/4	216,909	10	223,194	8 1/2	199,768	7 1/2	212,702	»	
216,616	11 1/2	215,142	9 5/4	209,397	7 5/4	202,350	7 1/2	243,858	»	
138,098	7	123,936	5 5/4	136,421	5	130,550	4 1/2	137,936	»	
70,110	3 1/2	57,462	2 1/2	70,484	2 3/4	62,273	2 1/4	68,237	»	
29,088	1 1/2	24,212	1	28,595	1 1/4	39,146	1 1/2	36,622	»	
88,378	4 1/2	85,087	4	97,406	3 1/2	103,702	3 5/4	165,193	»	
6,286	1/4	26,201	1 1/4	37,990	1 1/2	32,392	1 1/4	34,165	»	
67,817	3 1/2	59,347	2 5/4	68,450	2 1/2	66,810	2 1/2	89,628	»	
212,973	11 1/4	233,711	10 5/4	258,379	9 5/4	245,990	9	292,155	»	
107,088	5 1/2	96,782	4 1/4	117,475	4 1/2	121,592	4 1/2	137,693	»	
72,922	3 5/4	67,633	3	78,033	3	77,312	2 3/4	88,997	»	
19,002	1	71,655	3 1/4	91,085	3 1/2	88,525	3 1/4	154,604	»	
»	»	»	»	»	»	4,643	»	72,595	»	
»	»	78,290	3 1/2	144,040	5 1/2	151,260	6	156,608	»	
»	»	51,691	2 1/2	81,496	3 1/4	61,663	2 1/4	88,296	»	
»	»	»	»	5,870		21,487	2	42,645	»	
»	»	»	»	3,552	1/4	28,938		26,667	»	
»	»	»	»	1,548		85,566	3	120,637	»	
»	»	»	»	»	»	17,769	3/4	72,794	»	
250,196	12 5/4	377,613	16 5/4	537,993	20 1/2	543,988	19 5/4	389,717	»	
1,952,731	. .	2,199,319	. .	2,639,744	. .	2,724,104	. .	3,085,349	. .	

Tableau de la répartition par bureau des

STATIONS DE DÉPART.	1835.		1836.		1837.		1838.	
	RECETTE.	Quotité p. °/o.	RECETTE.	Quotité p. °/o.	RECETTE.	Quotité p. °/o.	RECETTE.	Quotité p. °/o.
Bruxelles (Nord)	136,005 50	51	367,030 »	44½	467,947 »	35½	818,297 »	27¼
Malines	132,992 »	49	174,373 »	21½	246,510 »	17½	325,795 »	11
Anvers	»	»	279,246 »	33¾	368,308 »	26½	436,918 »	15
Louvain	»	»	»	»	59,922 »	4¼	212,698 »	7
Tirlemont	»	»	»	»	54,078 »	2½	113,853 »	4
Waremme, Fexhe	»	»	»	»	»	»	31,829 »	1
Ans, Liége	»	»	»	»	»	»	271,207 »	9¼
St-Trond	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde	»	»	»	»	93,336 »	6¾	80,661 »	2¾
Gand	»	»	»	»	72,696 »	5¼	366,177 »	12½
Bruges	»	»	»	»	»	»	71,730 »	2½
Ostende	»	»	»	»	»	»	52,267 »	2
Courtray	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruxelles (Midi)	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	»	»	»	»	»	»	»	»
Soignies	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain	»	»	»	»	»	»	»	»
Stations intermédiaires	»	»	4,483 85	¼	57,191 58	3¾	154,387 75	5¼
TOTAUX	268,997 50	. .	825,132 85	. .	1,399,988 58	. .	2,935,817 75	. .

recettes effectuées pour le transport des voyageurs.

1839.		1840.		1841.		1842.		1843 [1].		Observations.
RECETTE.	Quotité p. °/o.	RECETTE.	Quotité p. °/o.	RECETTE.	Quotité p. °/o.	RECETTE.	Quotité p. °/o.	RECETTE.	Quotité p. °/o.	
929,084 »	25 1/2	964,356 »	24	947,493 »	23	957,739 60	20 1/2	1,020,624 18	»	
303,074 »	8 1/4	274,897 »	7	247,715 »	6	231,473 85	5	253,237 45	»	
484,233 »	13 1/2	502,954 »	12 1/2	464,038 »	11 1/4	463,544 50	10	522,262 90	»	
219,742 »	6	204,788 »	5	200,880 »	5	209,344 86	4 3/4	216,253 34	»	
112,978 »	3	91,290 »	2 1/4	95,018 »	2 1/2	95,093 63	2 1/4	100,764 63	»	
36,009 »	1	31,029 »	3/4	30,173 »	3/4	33,511 76	3/4	38,237 »	»	
347,299 »	9 3/4	342,611 »	8 1/2	351,126 »	8 1/2	403,699 95	8 1/2	442,523 14	»	
17,902 »	1/4	58,652 »	1 1/2	68,870 »	1 3/4	68,142 »	1 1/2	68,171 28	»	
93,289 »	2 1/4	86,499 »	2	89,977 »	2 1/4	91,755 59	1 3/4	122,968 71	»	
477,298 »	13	488,091 »	12	488,165 »	11 3/4	472,504 15	10	542,434 87	»	
177,174 »	5 1/4	186,165 »	4 1/2	189,700 »	4 3/4	193,677 70	4	204,021 15	»	
187,784 »	5 1/2	185,503 »	4 1/2	187,793 »	4 1/2	195,307 76	4	210,993 87	»	
49,989 »	1 1/4	206,227 »	5	216,286 »	5 1/4	205,999 25	4 1/2	258,535 60	»	
»	»	»	»	»	»	12,975 25	1/4	135,351 34	»	
»	»	68,264 »	1 3/4	111,973 »	2 3/4	295,849 »	6 1/4	365,446 76	»	
»	»	39,960 »	1	50,524 »	1 1/4	53,279 »	1	74,464 50	»	
»	»	»	»	»	»	23,522 50	1 1/4	54,923 »	»	
»	»	»	»	4,597 »	»	37,251 25		35,240 25	»	
»	»	»	»	4,041 »		179,927 75	3 3/4	195,287 75	»	
»	»	»	»	»	»	46,519 13	1	132,538 75	»	
200,689 24	5 3/4	315,664 33	7 3/4	365,385 78	8 3/4	413,195 06	9	487,976 73	»	
3,636,544 24	. .	4,046,950 33	. .	4,113,754 78	. .	4,684,313 54	. .	5,482,259 20	. .	

1 Mêmes observations que pour le tableau précédent à l'égard des chiffres portés pour 1843.

Les différences que présentent, d'après ces deux tableaux, les rapports du mouvement de chaque station au mouvement général annuel, s'expliquent par l'extension successive des lignes en exploitation, et par l'accroissement du nombre des stations. Maintenant que le réseau est terminé, ces rapports vont se fixer. Il n'est pas douteux, assurément, que Bruxelles continuera d'occuper le premier rang; mais la recherche des causes de l'immense suprématie de la capitale sur les autres grandes villes du royaume, sera une étude des plus intéressantes. Il ne sera pas moins utile de voir quelle part prendront définitivement les villes d'Anvers, de Gand, Liége, Mons, Namur, Bruges, Verviers, Charleroy, etc., dans le mouvement général.

Répartition des voyageurs entre les différentes classes de voitures.

Le transport des voyageurs s'opère par des voitures de trois classes différentes: des diligences, des chars-à-bancs et des waggons. Pour les unes comme pour les autres le principal avantage des chemins de fer, la célérité du trajet, est le même; la différence de prix est au contraire considérable, puisque le prix de la place de diligence est double de celui du waggon. Il s'en suit que la répartition des voyageurs entre les diverses sortes de voitures est une question capitale pour l'administration; le même nombre de voyageurs peut produire une énorme différence dans la recette, selon qu'il y en a plus ou moins qui prennent place dans les waggons ou dans les voitures de seconde et de première classe. Voici qu'elle a été la répartition depuis 1835 :

Répartition des voyageurs entre les différentes classes de voitures.

ANNÉES.	NOMBRE total de voyageurs.	EN DILIGENCES.	EN CHARS-A-BANCS.	EN WAGGONS.
1835	421,439	23,634 ou 5 ½ p. %	76,847 ou 18 p. %	320,958 ou 76 p %
1836	871,307	55,883 ou 6 ½ —	191,358 ou 21 ¾ —	624,066 ou 72 ¾ —
1837	1,353,712	102,585 ou 8 —	321,413 ou 24 —	929,714 ou 68 —
1838	2,181,685	233,396 ou 11 —	604,935 ou 28 —	1,343,354 ou 61 —
1839	1,900,940	233,266 ou 12 ¼ —	618,296 ou 32 ½ —	1,049,378 ou 55 ¼ —
1840	2,194,413	243,143 ou 11 —	656,336 ou 30 —	1,294,934 ou 59 —
1841	2,635,874	210,085 ou 8 —	719,065 ou 27 ¼ —	1,706,724 ou 64 ¾ —
1842	2,716,775	255,225 ou 9 ½ —	681,972 ou 25 —	1,779,578 ou 65 ½ —
1843	3,071,093	310,306 ou 10 —	854,398 ou 28 —	1,906,389 ou 62 —
TOTAUX. . .	17,347,238	1,667,523 ou 9 ¾ —	4,724,620 ou 27 ¼ —	10,955,095 ou 63 —

Le nombre proportionnel des voyageurs en diligences s'est élevé, à mesure que les lignes se sont étendues, de 5 ½ p. % en 1835 à 12 ¼ p. % en 1839. En 1840, le nombre proportionnel est descendu à 11 p. %, particulièrement par l'influence de l'ouverture de la première section de la ligne du Midi, laquelle s'arrêtait à Tubise et ne fournissait que très-peu de voyageurs de première classe.

En 1841 deux causes ont contribué à faire descendre jusqu'à 8 p. % le nombre des voyageurs en diligences : c'est en premier lieu l'amélioration notable apportée aux chars-à-bancs à partir du 1er janvier de cette année, la substitution de panneaux à glaces aux rideaux de coutil qui fermaient si désagréablement ces voitures. Cette amélioration a engagé beaucoup de voyageurs à descendre des diligences dans les chars-à-bancs, et la proportion des places prises dans les premières, qui avait été en novembre 1840 de 10 p. %, en décembre de 12 p. %, n'a plus été en janvier 1841 que de 8 ¼ p. %, en février de 8 p. %.

Secondement le tarif du 10 avril 1841, appliqué à partir du 1er mai, a exercé une certaine influence sur la répartition des voyageurs. Sans trop modifier le prix des diligences, ce tarif réduisait à 15 centimes par lieue, ou trois centimes par kilomètre, le prix des places de waggons. Au mois d'avril il y avait eu 14,578 voyageurs en diligences, le mois suivant il y eut 16,791 places de diligences de prises; mais l'augmentation de 2,613 voyageurs de cette catégorie, n'était peut-être pas tout à fait en rapport avec la différence qui se remarque ordinairement entre le nombre des voyageurs en avril et en mai.

La tentative faite par le tarif du 10 avril 1841 provenait d'une excellente pensée. Le ministre qui avait ordonné cet essai avait été frappé de ce fait très-grave, que les convois de voyageurs circulent en général à moitié vides. Les voitures dont ils se composent habituellement (une ou deux diligences, deux chars-à-bancs et quatre waggons) ont 200 à 220 places disponibles, et la moyenne des voyageurs par convoi était au-dessous de cent [1]. Il semble donc que si, par une modification de tarif, on peut arriver à compléter les convois ou du moins à combler en partie les vides qu'ils présentent, il pourrait y avoir un accroissement de recette sans augmentation sensible de dépense, en donnant au chemin de fer un degré d'utilité de plus.

Mais peut-être y a-t-il eu abus du bon marché du transport; on croit avoir pu constater alors la migration d'une partie des voyageurs de diligences dans les chars-à-bancs, et d'une partie des voyageurs des chars-à-bancs dans les waggons. Le tarif du 10 avril fut donc abandonné au mois d'août suivant. Nous croyons toutefois qu'il serait imprudent de déclarer la question définitivement jugée. Les méditations de l'administration doivent continuer de se porter vers les moyens de compléter le

[1] La moyenne a été de 83 voyageurs en 1840, de 81 en 1841; elle s'est élevée en 1843 à 120.

plus possible les convois, et il sera difficile d'obtenir ce résultat autrement que par des modifications au tarif, soit permanentes, soit temporaires d'après les saisons.

En 1842 le nombre des voyageurs en diligences s'est relevé; il a été plus fort qu'il n'avait été dans aucune des années précédentes; le chiffre proportionnel est remonté à 9 ½ p. %. Il est permis d'attribuer cette recrudescence au tarif du 17 août 1841, lequel a augmenté le prix des places de chars-à-bancs et de waggons, sans toucher beaucoup à celui des voitures de première classe; mais ce sont les chars-à-bancs qui ont supporté la différence.

En 1843 l'amélioration a continué à se faire sentir, elle a même fait quelques pas de plus; les chars-à-bancs ont regagné ce qu'ils avaient perdu l'année précédente.

L'année 1839 est celle pendant laquelle il y a eu proportionnellement le moins de voyageurs en waggons. Ce résultat a été attribué à l'élévation des prix opérée par le tarif du 3 février de la même année; mais cette cause n'a pas été la seule, nous croyons qu'il est juste d'y voir aussi un des effets de la crise qui a éclaté lors de la discussion du traité de paix avec les Pays-Bas, et frappé si rudement la classe ouvrière.

La moyenne générale de la répartition est, sur 100 voyageurs, de 10 en diligences, de 27 en chars-à-bancs et de 63 en waggons.

Sauf de légères variations de deux ou de trois pour cent, c'est sur ces données qu'il faudra désormais calculer. Des fluctuations plus sensibles ne pourraient résulter que de modifications qu'on introduirait au tarif, notamment en vue d'accroître le mouvement des stations intermédiaires.

Le transport des voyageurs fourni par ces stations est, nous ne l'ignorons point, assez peu favorable à l'administration, mais son utilité pour les populations qu'il intéresse ne serait-elle pas une compensation suffisante? C'est encore là, à notre avis, une question qui mérite d'être étudiée avec le plus grand soin, car les chemins de fer ne sont pas construits uniquement pour les populations urbaines; il serait juste de tâcher d'en étendre davantage les bienfaits aux populations rurales. Les difficultés que renferme la solution de cette question ne sont point insurmontables.

N'oublions pas que les chemins de fer sont exécutés aux frais du pays tout entier, par et pour lui. Leur exploitation doit être basée sur d'autres principes, suivre d'autres règles que s'ils appartenaient à des compagnies particulières.

Dans l'exploitation d'un chemin de fer, une compagnie cherche à obtenir, avec une somme de dépenses déterminée, la plus forte recette possible, en réduisant autant qu'elle le peut le mouvement des transports, parce que plus le mouvement est faible et moins il y a de risques, de responsabilité et d'embarras.

Les avantages généraux indirects résultant d'une circulation très-active et d'un transport économique ne touchent pas les compagnies. Il en est autrement d'un Gouvernement qui fait construire et exploite un rail-way. Il doit, sans doute, tout

comme une compagnie, chercher à obtenir la plus forte recette possible avec la même somme de frais, aussi longtemps au moins que les intérêts des capitaux employés ne sont pas couverts; mais si les deux premiers termes du problème que présente l'exploitation d'un chemin de fer sont à peu près semblables pour une compagnie comme pour un Gouvernement, il n'en est pas de même du troisième. Un Gouvernement doit, en effet, s'efforcer de multiplier les relations et les transports au lieu de les restreindre, parce que rien de ce qui influe sur les intérêts généraux ne peut le trouver indifférent, et s'il cherche aussi à réaliser la plus forte recette possible, ce doit être avec le mouvement le plus considérable.

C'est en partant de ce principe que l'examen de la question des tarifs très-bas, appliqués exceptionnellement, s'il le faut, au mouvement des stations intermédiaires, devra plus tard être repris.

Les résultats de l'exploitation des années précédentes pourront, à cet égard, être très-utilement consultés, surtout si l'on étudie le mouvement des voyageurs fournis par les stations intermédiaires et spécialement par les stations situées dans la banlieue des grandes villes, d'après les jours de foires et de marchés, afin de séparer ce qu'on peut appeler le mouvement utile, du mouvement de pur agrément des dimanches et fêtes. Nous croyons que ces recherches conduiraient à constater que c'est précisément le premier qui a souffert de l'élévation du prix des places, parce qu'une différence de dix, quinze ou vingt centimes est beaucoup sur une dépense pouvant se renouveler toutes les semaines. C'est ainsi que pendant les quelques mois de l'application du tarif du 10 avril 1841, on a vu le nombre des voyageurs de la plupart des stations intermédiaires augmenter dans une proportion énorme, s'élever pour quelques-unes de ces stations au double et jusqu'au triple des voyageurs transportés dans les mêmes mois des années précédentes, et retomber lors de la suppression du tarif qui avait amené l'augmentation.

Une autre question à étudier sera celle de savoir si les tarifs définitifs doivent être les mêmes pour tout le pays, si, pour les voyageurs, comme, au reste, pour les marchandises, il n'y a pas lieu de faire certaines différences, en tenant compte de la position des localités, de leurs besoins, de l'état des populations et de la nature de leurs relations. Les entreprises de messageries et de roulage font ordinairement des différences dans les conditions et les prix de transports, d'après les circonstances que nous venons d'indiquer. Il faudra examiner si, sous ce rapport comme sous tant d'autres, l'exemple de l'industrie privée ne doit pas être suivi.

La répartition des voyageurs entre les diverses classes de voitures varie beaucoup de station à station. Les différences sont résumées pour le mouvement de 1842, dans le tableau suivant.

Tableau de la répartition des voyageurs par classe de voitures en 1842.

	STATIONS.	NOMBRE total.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	WAGGONS.
		—	—	—	—
		2,716,775	255,225 ou 9 5/8 °/o.	681,972 ou 25 °/o.	1,779,578 ou 65 1/2 °/o.
NORD..	Bruxelles (nord). .	437,495	64,250 ou 15 °/o.	119,718 ou 27 1/2 °/o.	253,527 ou 57 1/2 °/o.
	Vilvorde	72,264	2,632 » 3 3/4 »	14,373 » 20 »	55,259 » 76 1/4 »
	Malines	199,520	16,922 » 8 »	50,523 » 25 1/4 »	132,075 » 66 3/4 »
	Anvers	201,664	31,039 » 15 »	62,218 » 30 3/4 »	108,407 » 54 1/4 »
	Stations interméd.	39,685	1,192 » 3 »	6,380 » 16 »	32,113 » 81 »
OUEST.	Termonde . . .	66,524	2,963 » 4 1/2 »	14,892 » 24 »	48,669 » 71 1/2 »
	Gand	245,627	23,297 » 9 1/2 »	61,009 » 25 »	161,321 » 65 1/2 »
	Bruges	121,314	10,468 » 8 1/2 »	26,636 » 22 »	84,210 » 69 1/2 »
	Ostende	77,099	11,119 » 14 1/2 »	21,084 » 27 1/4 »	44,896 » 58 1/4 »
	Courtray. . . .	87,595	7,374 » 8 1/2 »	21,068 » 24 »	59,153 » 67 1/2 »
	Tournay	4,463	616 » 13 3/4 »	1,272 » 28 1/2 »	2,575 » 57 3/4 »
	Wetteren. . . .	34,309	1,043 » 3 »	5,294 » 15 1/2 »	27,972 » 81 1/2 »
	Deynze	38,316	849 » 2 1/4 »	5,991 » 15 3/4 »	31,476 » 82 »
	Roubaix	3,771	311 » 8 1/4 »	710 » 18 3/4 »	2,750 » 73 »
	Autres stat. interm.	190,967	3,405 » 2 1/2 »	24,466 » 12 3/4 »	163,095 » 84 3/4 »
EST...	Louvain	128,400	11,071 » 9 1/2 »	35,278 » 27 1/2 »	82,051 » 63 »
	Tirlemont . . .	62,196	3,232 » 5 1/4 »	14,786 » 23 3/4 »	44,178 » 71 »
	Landen	19,186	470 » 2 1/2 »	2,570 » 13 1/4 »	16,146 » 84 1/4 »
	Waremme . . .	27,306	703 » 2 3/4 »	5,007 » 18 »	21,596 » 79 1/4 »
	Ans (Liége) . . .	103,702	16,754 » 16 »	26,341 » 25 1/2 »	60,607 » 58 1/2 »
	St-Trond. . . .	32,392	2,277 » 7 »	7,949 » 24 1/4 »	22,166 » 68 3/4 »
	Stations interméd.	48,250	1,386 » 2 3/4 »	7,155 » 15 »	39,709 » 82 1/4 »
MIDI ..	Bruxelles (midi). .	151,049	17,576 » 11 3/4 »	47,580 » 31 1/2 »	85,893 » 56 3/4 »
	Hal	61,663	2,444 » 4 »	19,942 » 32 1/4 »	39,277 » 63 3/4 »
	Tubise	19,453	571 » 3 »	4,271 » 22 »	14,611 » 75 »
	Braine-le-Comte .	21,487	1,056 » 5 »	5,497 » 25 »	14,934 » 70 »
	Soignies	28,938	1,784 » 6 »	8,635 » 30 »	18,519 » 64 »
	Jurbise	26,207	1,899 » 7 »	7,415 » 28 1/4 »	16,893 » 64 3/4 »
	Mons	85,506	11,164 » 13 »	30,465 » 35 3/4 »	43,877 » 51 1/4 »
	Quiévrain . . .	17,708	3,086 » 17 1/4 »	7,523 » 42 1/4 »	7,099 » 40 1/2 »
	Stations interméd.	60,785	2,238 » 3 3/4 »	15,175 » 25 »	43,372 » 71 1/4 »

Les différences sont, on le voit, très-grandes, d'autant plus qu'il y a des stations intermédiaires où les voyageurs en diligences sont presque inconnus (un sur 200),

tandis que la proportion de ceux en waggons s'élève à 90 $\frac{3}{4}$ (à Hansbeke) et 91 $\frac{3}{4}$ p. % (à Plaschendaele).

En laissant à l'écart ces exceptions, le tableau ci-dessus nous montre que les proportions varient :

Pour les diligences	de 2 $\frac{1}{4}$ à 17 $\frac{1}{4}$	p. 100;
— les chars-à-bancs	de 12 $\frac{3}{4}$ à 42 $\frac{1}{4}$	p. 400;
— les waggons	de 40 $\frac{1}{2}$ à 84 $\frac{3}{4}$	p. 100.

Il ressort de ce tableau que les stations les plus favorisées, celles qui fournissent proportionnellement le plus de voyageurs de première et de seconde classe, sont les stations des frontières. Le premier rang est occupé par la station de Quiévrain, attendu que les diligences de Paris ne versent aucun, ou presque aucun de leurs voyageurs dans les waggons; ils sont placés en général dans les chars-à-bancs ou les diligences. Le rang des voyageurs circulant entre l'Allemagne et l'Angleterre, et surtout la différence qu'il y a dans les prix des chemins de fer belges et des rail-ways anglais, a donné en 1842 le second rang à la station de Liége. C'est par la même cause qu'il faut expliquer qu'Anvers et Ostende ont eu, comme Bruxelles, 15 voyageurs sur 100 qui ont pris place dans les diligences.

Dans les petites villes et les stations intermédiaires, la proportion tombe au-dessous de 5 p. 100, et celle des voyageurs en waggons s'élève de 70 à 80 et même 85 p. %.

L'influence la plus directe et la plus sensible sur la répartition des voyageurs entre les différentes classes de voitures est celle de la longueur du parcours. Lorsque les voyageurs n'ont que quelques lieues à faire, et le trajet s'effectuant avec autant de rapidité pour ceux placés dans les waggons que pour ceux qui sont dans les chars-à-bancs ou les diligences, ils se décident volontiers à prendre place dans les voitures de seconde ou même de troisième classe ; mais lorsque le trajet doit être long, on a besoin d'être plus à son aise, on cherche plus de comfort. En outre, les longs trajets sont faits ordinairement par des voyageurs d'un rang social plus élevé que celui de la masse des voyageurs que fournissent les localités avoisinant les villes; aussi remarque-t-on une différence énorme dans la répartition des voyageurs d'après l'étendue des parcours.

Pour bien faire ressortir la différence que nous venons de signaler, nous avons résumé, dans le tableau suivant, la répartition des voyageurs qui ont pris leurs places aux bureaux de Bruxelles, pendant le mois de septembre dernier, en indiquant la distance entre la station de départ et la station de destination.

Tableau de la répartition, par distances, des 74,600 voyageurs partis de Bruxelles, pendant le mois de septembre 1843.

DE BRUXELLES à		DISTANCES entre les stations, en kilomètres.	NOMBRE de voyageurs [1].	EN DILIGENCES.		EN CHARS-A-BANCS.		EN WAGGONS.	
				Nombre.	Quotité p. °/o.	Nombre.	Quotité p. °/o.	Nombre.	Quotité p. °/o.
NORD	Malines . . .	20	90	12	13	28	31	51	56
	Anvers. . . .	44	132	32	24	63	47½	38	28½
	Stations interm.	»	67	2	3	16	25	48	72
OUEST	Termonde. . .	47	19	1	5	5	26	13	69
	Gand	76	39	8	20½	16	41	15	38½
	Bruges . . .	121	8	2	25	3	37½	3	37½
	Ostende . . .	143	15	5	35¾	5	35¾	4	28½
	Courtray . . .	120	7	1	14	3	43	3	43
	Mouscron. . .	132	1	»	»	»	»	»	»
	Tournay . . .	151	4	1	26	1	26	1	48
	Stations interm.	»	23	3	13	7	31	13	56
EST	Louvain . . .	44	60	6	10	18	30	37	60
	Tirlemont . .	62	13	1	8	4	31	8	61
	Landen . . .	75	1	»	»	»	»	1	100
	Waremme . .	89	1	»	»	»	»	1	100
	Ans.	108	1	»	»	»	»	»	»
	Liége	114	31	8	26	11	35½	12	38½
	Verviers . . .	139	6	2	33¼	2	33¼	2	33½
	St-Trond . . .	86	6	1	16½	2	33½	3	50
	Stations interm.	»	6	1	16½	1	16½	4	67
MIDI	Hal.	14	51	4	8	21	41	26	51
	Braine-le-Comte.	30	8	1	11½	3	37½	5	51
	Soignies . . .	37	9	1	11	4	44½	4	44½
	Mons	61	30	6	20	13	43½	11	36½
	Quiévrain. . .	80	21	9	43	9	43	3	14
	Charleroy. . .	75	12	2	16½	4	33½	6	50
	Namur. . . .	112	23	6	25	8	35	10	40
	Stations interm.	»	62	7	11½	19	30½	37	58

[1] Le nombre *cent* est pris pour unité.

Si nous résumons les chiffres contenus dans ce tableau, nous voyons qu'en ensemble les voyageurs partis de Bruxelles se sont distribués comme il suit :

DISTANCES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	WAGGONS.
Pour les stations à 25 kilom. de distance et au-dessous	11 $\frac{1}{4}$ p. °/o.	33 p. °/o.	53 $\frac{3}{4}$ p. °/o.
— de 26 à 50 kilomètres .	18 »	40 »	42 »
— de 51 à 80 —	25 »	38 $\frac{3}{4}$ »	36 $\frac{1}{4}$ »
— de 81 à 120 —	25 $\frac{1}{2}$ »	35 $\frac{1}{4}$ »	39 $\frac{1}{4}$ »
— au-dessus de 120 —	34 $\frac{3}{4}$ »	34 $\frac{3}{4}$ »	30 $\frac{1}{2}$ »

La proportion du nombre des voyageurs en diligences a été seulement de 3 p. °/o pour les stations intermédiaires de la ligne du Nord, notamment pour Vilvorde, et de 34 $\frac{3}{4}$ p. °/o pour les plus grandes distances. La proportion du nombre des voyageurs en waggons a été, dans un cas, de 72 p. °/o, dans l'autre, de 30 $\frac{1}{2}$ p. °/o.

Proportion des recettes par classe de voitures.

Il est remarquable qu'au milieu des variations qu'a subies la répartition du nombre des voyageurs dans les différentes classes de voitures, il y ait eu plus de fixité dans la part de chaque classe dans la recette. En voici le tableau :

ANNÉES.	MONTANT total des recettes.	DILIGENCES.		CHARS-A-BANCS.		WAGGONS.	
1835	268,997	38,953 fr.	ou 14 $\frac{1}{2}$ p. °/o.	75,630 fr.	ou 28 p. °/o.	164,414 fr.	ou 57 $\frac{1}{2}$ p. °/o.
1836	825,132	134,300	16 $\frac{1}{5}$ —	263,958	32 —	426,874	51 $\frac{3}{4}$ —
1837	1,384,502	265,897	19 $\frac{1}{2}$ —	464,766	33 $\frac{1}{2}$ —	654,138	47 $\frac{1}{4}$ —
1838	2,890,568	768,825	26 $\frac{1}{2}$ —	1,033,953	35 $\frac{3}{4}$ —	1,087,790	37 $\frac{3}{4}$ —
1839	3,585,515	978,846	27 $\frac{1}{4}$ —	1,309,391	36 $\frac{1}{2}$ —	1,297,278	36 $\frac{1}{4}$ —
1840	4,040,057	1,057,357	26 —	1,426,825	35 $\frac{1}{4}$ —	1,555,875	38 $\frac{3}{4}$ —
1841	4,110,519	901,646	22 —	1,555,864	37 $\frac{3}{4}$ —	1,653,009	40 $\frac{1}{4}$ —
1842	4,676,064	1,079,750	23 —	1,603,854	34 $\frac{1}{4}$ —	1,992,460	42 $\frac{3}{4}$ —
1843	5,457,962	1,304,161	23 $\frac{3}{4}$ —	2,012,823	37 —	2,140,978	39 $\frac{1}{4}$ —

De 1838 à 1842, la proportion du nombre des voyageurs en diligences a flotté entre 8 et 12 $\frac{1}{4}$ p. °/o, celle des chars-à-bancs entre 25 et 32 $\frac{1}{2}$ p. °/o, celle des waggons entre 55 $\frac{1}{4}$ et 66 $\frac{1}{2}$ p. °/o. Sur les recettes les variations ont été :

Pour les diligences. . . . . de 22 à 27 $\frac{1}{4}$
— les chars-à-bancs. . . . . de 34 $\frac{1}{4}$ à 37 $\frac{3}{4}$
— les waggons . . . . . de 36 $\frac{1}{4}$ à 42 $\frac{3}{4}$

La proportion pour les neuf années est de 24, 35 $\frac{3}{4}$ et 40 $\frac{1}{4}$ p. °/o.

Produits moyens par voyageur.

La moyenne du produit général par voyageur et du produit par classe de voitures a éprouvé également de grandes variations, mais cette moyenne tend aussi à se fixer. On en jugera par le relevé suivant des moyennes des neuf années 1835-1843 :

Tableau du produit moyen par voyageur.

TOTAUX.		DILIGENCES.		CHARS-A-BANCS.		WAGGONS.	
Voyag.	Recettes.	Voyag.	Recettes.	Voyag.	Recettes.	Voyag.	Recettes.
421,439	268,997 ou 0f 64c	23,634	38,953 ou 1f 65c	76,847	75,630 ou 0f 98c	320,958	154,414 ou 0f 48c
871,307	825,132 0 95	55,883	134,300 2 40	191,358	263,958 1 38	624,066	426,874 0 68
1,373,712	1,384,502 1 02	102,585	265,597 2 60	321,413	464,767 1 45	929,714	654,138 0 70
2,181,685	2,890,568 1 32	233,396	768,825 3 29	604,935	1,033,953 1 71	1,343,354	1,087,790 0 81
1,900,940	3,585,515 1 89	233,266	978,846 4 19	618,296	1,309,391 2 12	1,049,378	1,297,278 1 23
2,194,413	4,040,057 1 84	243,143	1,057,357 4 35	656,336	1,426,825 2 17	1,294,934	1,555,875 1 20
2,635,874	4,110,519 1 56	210,085	901,646 4 29	719,065	1,555,864 2 16	1,706,724	1,653,009 0 97
2,716,775	4,676,064 1 72	255,225	1,079,750 4 23	681,972	1,603,854 2 35	1,779,578	1,992,460 1 12
3,071,093	5,457,962 1 78	310,306	1,304,161 4 20	854,398	2,012,823 2 35	1,906,389	2,140,978 1 12

La moyenne des neuf années est : pour les diligences, de fr. 3 92 cs; les chars-à-bancs, de fr. 2 06 cs; les waggons, de fr. 1 01 cs, et pour tous les voyageurs réunis, de fr. 1 57 cs.

De 1835 à 1839, la moyenne du produit de tous les voyageurs indistinctement s'est élevée de 64 centimes à fr. 1 89 cs, par l'effet de l'accroissement du nombre de voyageurs qui prenaient place dans les voitures des classes supérieures, par les modifications apportées au tarif du prix des places, mais surtout par suite de l'extension des lignes en exploitation.

En 1840, le produit moyen a diminué : c'était spécialement la conséquence de l'ouverture de la section de Bruxelles à Tubise. Le parcours moyen sur cette section a été au-dessous de 15 kilomètres; le mouvement se composait pour les trois quarts de waggons, aussi la recette effectuée pour le transport de 181 mille voyageurs, a-t-elle été seulement de 147 mille francs ou de 82 centimes par voyageur.

L'année suivante, la même cause a influé encore sur la fixation de la moyenne générale du produit, car les sections de Tubise à Braine-le-Comte, Soignies et Mons, ne furent livrées à la circulation qu'à la fin de l'année. Il a été transporté en 1841, sur la ligne du Midi, 346 mille voyageurs, la recette a été de 244 mille fr. ou de 70 centimes par voyageur. A cette cause vint s'ajouter l'influence des modifications de tarif et des améliorations apportées aux chars-à-bancs, lesquelles réduisirent le nombre proportionnel des voyageurs en diligences.

En 1842, la moyenne est remontée de fr. 1 56 c^s à fr. 1 72 c^s, entre autres causes, par l'augmentation des produits de la ligne du Midi. L'année dernière, il y a eu encore une nouvelle amélioration, et il est permis de supposer que la moyenne générale va se fixer maintenant entre fr. 1 85 c^s et fr. 1 95 c^s.

Le relevé ci-dessus montre du reste que les variations de la moyenne du produit ont tenu presque exclusivement à celles qui avaient lieu dans le nombre et le produit des voyageurs en waggons. Nous avons vu plus haut que la proportion de ces voyageurs, au mouvement général des transports, s'est élevée de 1839 à 1841, de 55 $\frac{1}{4}$ à 64 $\frac{3}{4}$ p. %, en même temps leur produit moyen descendait de fr. 1 23 c^s à 97 centimes.

Le produit moyen des voyageurs en diligences et en chars-à-bancs est resté au contraire presque invariable, ou du moins les différences ont été insignifiantes. Le produit moyen des diligences, qui était en 1839 de fr. 4 19 c^s et s'est élevé l'année suivante à fr. 4 35 c^s, n'est pas descendu au-dessous de fr 4 20 c^s. Dans les cinq années 1839-1843, la différence du produit moyen le plus élevé au plus bas a été seulement de 16 centimes, tandis qu'elle a été de 26 centimes sur les waggons, ou cinq fois plus considérable eu égard à l'importance relative du produit moyen.

Le produit des chars-à-bancs a varié de fr. 2 12 c^s à fr. 2 35 c^s, la différence est de 23 centimes, mais elle est encore moindre de moitié de celle qui a eu lieu sur les waggons, si l'on tient compte, comme on doit le faire, de l'importance relative du produit moyen.

Il résulte du relevé ci-dessus que, par l'effet de la différence tant du prix des places que du parcours, un voyageur en diligence donne une recette égale à celle de deux voyageurs en chars-à-bancs et de quatre voyageurs en waggons. Reste à savoir quel est le produit net, le bénéfice que chacun d'eux laisse à l'administration. C'est là un point qu'il est extrêmement important de déterminer, pour se former une opinion précise sur les bases des tarifs définitifs qui devront être arrêtés par la Législature, aux termes de la loi du 1er mai 1834; mais nous ne croyons pas qu'il soit possible de se livrer en ce moment avec fruit à cette étude, trop de vague existe encore sur le montant réel des dépenses de l'exploitation et surtout des dépenses d'entretien. Tout ce qui a été fait jusqu'ici nous semble, par conséquent, devoir être envisagé uniquement comme les éléments d'un examen ultérieur, comme des termes de comparaison, des essais qui seront utilement consultés pour l'avenir.

Mouvement mensuel.

Le tableau ci-joint présente, par mois et par lieue, les données que nous venons d'analyser, quant au nombre des voyageurs transportés et à leur produit.

Tableau présentant, par mois, depuis le 1er mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1843, les résultats de l'exploitation des chemins de fer.

MOIS.	NOMBRE DE VOYAGEURS [1].									NOMBRE DE LIEUES EXPLOITÉES.									RECETTES [1].								
	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.
Janvier .	»	29	57	92	153	114	122	158	177	»	4.»	14.»	28.6	51.2	62.»	66.»	74.»	89.»	»	19	58	112	201	218	207	255	290
Février .	»	31	55	92	115	119	124	170	164	»	4.»	14.»	28.6	51.2	62.»	66.»	74.»	89.»	»	20	56	114	167	230	215	275	279
Mars. . .	»	55	68	137	108	137	177	203	216	»	4.»	14.»	28.6	51.2	62.»	66.»	74.»	89.»	»	22	69	154	202	262	285	329	360
Avril. . .	»	47	79	171	136	158	188	204	226	»	4.»	14.»	37.8	51.2	62.»	66.»	74.»	89.»	»	29	78	221	258	296	317	344	388
Mai . . .	33	101	106	194	166	198	280	254	245	4	8.8	14.»	37.8	51.2	64.»	66.»	75.»	89.»	22	108	101	242	311	359	354	418	410
Juin. . .	52	99	115	225	189	234	268	234	258	4	8.8	14.»	37.8	51.2	66.»	66.»	75.»	89.»	36	104	106	289	329	404	353	395	448
Juillet. .	78	113	148	215	209	228	271	261	285	4	8.8	14.»	37.8	51.2	66.»	66.»	75.»	91.»	49	110	131	284	402	422	385	458	514
Août. . .	72	120	146	309	206	283	313	306	365	4	8.8	14.»	44.6	52.»	66.»	66.»	79.»	107.»	44	117	139	392	443	555	505	567	709
Septemb.	73	103	189	287	223	253	317	310	403	4	8.8	23.»	51.2	56.»	66.»	66.»	79.»	107.»	45	106	181	413	461	472	572	575	760
Octobre .	51	90	185	200	188	196	229	242	276	4	8.8	28.6	51.2	62.»	66.»	66.»	79.»	108.»	33	86	206	286	374	346	379	425	518
Novemb.	33	56	111	153	135	151	177	188	228	4	8.8	28.6	51.2	62.»	66.»	72.»	86.»	110.»	21	55	130	209	254	256	280	322	394
Décemb.	29	47	125	161	125	129	160	187	229	4	8.8	28.6	51.2	62.»	66.»	73.»	86.»	110.»	19	49	144	221	235	228	258	313	385

[1] Le nombre mille est pris pour unité.

MOIS.	NOMBRE DE VOYAGEURS PAR MOIS ET PAR LIEUE EXPLOITÉE.									RECETTES MOYENNE PAR MOIS ET PAR LIEUE EXPLOITÉE.									RECETTES MOYENNES PAR VOYAGEUR.								
	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.
Janvier .	»	7,250	4,071	3,216	2,988	1,839	1,848	2,135	1,988	»	4,750	4,143	3,916	3,925	3,516	3,136	3,446	3,258	»	0,66	1,02	1,22	1,31	1,91	1,70	1,61	1,63
Février .	»	7,750	3,929	3,217	2,246	1,919	1,879	2,298	1,843	»	5,000	4,000	3,986	3,261	3,709	3,258	3,716	3,135	»	0,65	1,02	1,24	1,45	1,94	1,73	1,62	1,69
Mars. . .	»	8,750	4,857	4,790	2,109	2,210	2,648	2,743	2,427	»	5,500	4,929	5,385	3,945	4,226	4,318	4,446	4,045	»	0,63	1,01	1,12	1,87	1,91	1,61	1,62	1,66
Avril. . .	»	11,750	5,643	4,524	2,654	2,548	2,882	2,757	2,539	»	7,250	5,571	5,847	5,039	4,774	4,803	4,648	4,359	»	0,62	0,99	1,29	1 90	1,87	1,69	1,68	1,72
Mai . . .	8,250	11,477	7,571	5,132	3,242	3,094	4,257	3,387	2,753	5,500	12,275	7,214	6,402	6,074	5,609	5,364	5,574	4,606	0,67	1,07	0,95	1,25	1,87	1,81	1,26	1,65	1,68
Juin. . .	13,000	11,250	8,214	5,952	3,693	3,545	4,065	3,120	2,899	9,000	11,818	7,571	7,646	6,445	6,121	5,354	5,266	5,033	0,69	1,05	0,92	1,28	1,41	1,80	1,31	1,69	1,73
Juillet. .	18,500	12,841	10,571	5,688	4,082	3,455	4,103	3,480	3,132	12,250	12,500	9,357	7,513	7,851	6,394	5,627	6,106	5,648	0,63	0,98	0,89	1,32	1,92	1,85	1,42	1,75	1,81
Août. . .	18,000	13,636	10,428	6,928	3,961	4,288	4,748	3,873	3,411	11,000	13,295	9,928	8,789	8,519	8,409	7,658	7,177	6,626	0,61	0,98	0,95	1,27	2,15	1,96	1,61	1,85	1,94
Septemb.	18,250	11,705	8,217	5,605	3,982	3,833	4,803	3,926	3,766	11,250	12,044	7,870	8,066	8,232	7,152	8,671	7,278	7,168	0,62	1,03	0,96	1,44	2,07	1,87	1,80	1,85	1,88
Octobre .	12,750	10,227	6,469	3,906	3,032	2,970	3,468	3,063	2,556	8,250	9,886	7,202	5,586	6,032	5,242	5,744	5,379	4,796	0,65	0,96	1.11	1,43	1,99	1,77	1,66	1,75	1,87
Novemb.	8,250	6,344	3,881	2,988	2,177	2,288	2,458	2,186	2,070	5,250	6,364	4,545	4,082	4,097	3,879	3,888	3,744	3,579	0,64	0,98	1,17	1,36	1,90	1,70	1,59	1,72	1,73
Décemb.	7,250	3,341	4,371	3,144	1,935	1,955	2,192	2,174	2,082	4,750	5,568	5,035	4,316	3,790	3,455	3,534	3,639	3,502	0,66	1,04	1,15	1,37	1,91	1,77	1,61	1,68	1,68

Il ressort de ce tableau que le mois de janvier est presque sans exception celui pendant lequel il y a le moins de voyageurs et les recettes sont les plus faibles. Il n'a été dérogé à cet ordre qu'en 1839 et 1843; mais en 1839, le service fut partiellement interrompu pendant deux ou trois jours de février par l'inondation de la voie de Bruxelles à Vilvorde, et l'introduction subite du tarif du 3 février causa une certaine perturbation parmi les voyageurs.

A partir de février, le mouvement s'accroît de mois en mois jusqu'en septembre, mois le plus important de l'année. Le mois d'août l'a emporté deux fois, en 1838 et en 1840; en 1838, à cause de l'affluence extraordinaire que le jubilé de Notre-Dame d'Hanswick attira à Malines; en 1840, par l'affluence que les fêtes de l'inauguration de la statue de Rubens attirèrent pendant quinze jours à Anvers.

Sauf ces deux exceptions, le mois de septembre a toujours occupé le premier rang. Ce résultat est dû principalement au mouvement qu'occasionnent les vacances, aux fêtes anniversaires de la révolution à Bruxelles, aux nombreuses kermesses qui ont lieu dans ce mois.

Toutes ces causes disparaissent presque entièrement en octobre; le mouvement des voyageurs et des recettes éprouve alors une diminution énorme, et il continue de descendre en novembre et décembre.

L'année peut se couper en deux périodes, l'une d'été, composée des cinq mois de mai, juin, juillet, août et septembre; l'autre d'hiver, formée des sept mois d'octobre à avril inclusivement. Jusqu'ici les cinq mois d'été ont fourni un nombre de voyageurs égal et quelquefois supérieur à celui des sept mois d'hiver.

Répartition par distances parcourues.

Pendant l'année 1842, il a été transporté 2 millions 717 mille voyageurs (2,716,775).

Sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, le mouvement a été de 2 millions 242 mille voyageurs, et il a été de 475 mille voyageurs sur la ligne du Midi. Voici comment ces voyageurs se sont répartis, proportionnellement aux distances parcourues :

Lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

Parcours	de 30 kilomètres et au-dessous.	1,037,000	voyageurs.
—	de 31 à 50 kilomètres . . .	762,000	—
—	de 51 à 100 — . . .	296,000	—
—	de 101 à 150 — . . .	139,000	—
—	au-dessus de 150 — . . .	8,000	—

La moyenne générale du parcours sur ces lignes a été de 40 kilomètres ou de 8 lieues.

Ligne du Midi.

Parcours	de 30 kilomètres et au-dessous . .	322,000	voyageurs.
—	de 31 à 50 kilomètres	52,000	—
—	de 51 à 75 —	88,000	—
—	au-dessus de 75 —	13,000	—

La moyenne générale du parcours sur cette ligne, a été seulement de 30 kilomètres ou de 5 lieues, mais il ne faut pas oublier que sa plus grande étendue a été, en 1842, de 80 kilomètres, tandis que les trois autres lignes ont présenté un développement total de 377 kilomètres, dont 214 kilomètres d'Ostende à Liége.

En réunissant le mouvement des quatre lignes, on trouve que, sur la totalité des deux millions 717 mille voyageurs transportés pendant l'année 1842 :

1,359	mille	ou 50	p. c.	ont parcouru	30 kilomètres et au-dessous;	
814	—	ou 30	»	—	de 31 à 50 kilomètres.	
397	—	ou 14 $\frac{5}{8}$	»	—	de 51 à 100	—
139	—	ou 5 $\frac{1}{8}$	»	—	de 101 à 150	—
8	—	ou » $\frac{1}{4}$	»	—	au-dessus de 150	—

Le parcours total effectué par les 2,716,775 voyageurs, équivalait à celui de 104,877,075 voyageurs transportés à un kilomètre, le parcours moyen général a donc été de 38 kilomètres et demi (sept lieues trois quarts). Telles sont du moins les données qui résultent des tableaux annexés au rapport du 12 avril 1843.

Si l'on rapproche ensuite les bases du tarif en vigueur du produit moyen de chaque voyageur, selon la classe de voitures dans lesquelles les voyageurs ont pris place, on arrive au résultat suivant :

Les voyageurs en waggons auraient parcouru en moyenne,			de 25 à 30 kilomètres.	
—	en chars-à-bancs	—	de 40 à 45	—
—	en diligences	—	de 55 à 60	—

Mouvement réciproque des lignes et des stations entre elles.

Les voyageurs transportés en 1842 se sont répartis comme il suit, entre les quatre lignes formant les grandes divisions du réseau des chemins de fer.

Ligne du	*Nord*, 951 mille	voyageurs	ou 35	p. c.	du mouvement	général.
—	*Ouest*, 870 mille	—	ou 32	p. c.	—	
—	*Midi*, 475 mille	—	ou 16 ½	p. c.	—	
—	*Est*, 421 mille	—	ou 15 ½	p. c.	—	

Mais ces lignes présentent dans leur développement des différences notables; voici, en tenant compte de ces différences, quel a été le nombre de voyageurs fournis par kilomètre :

Ligne du	*Nord*, 951 mille	voyageurs.	Exploit. moy.	49	kilom.	19,400	voyag.	par	kilom.
—	*Midi*, 475 mille	»	—	70	»	6,800	»		—
—	*Ouest*, 870 mille	»	—	175	»	5,000	»		—
—	*Est*, 421 mille	»	—	102	»	4,100	»		—

Dans ces diverses répartitions, la ligne du Nord occupe constamment le premier rang, et celle de l'Est le dernier. La ligne du Midi, qui a fourni beaucoup moins de voyageurs que celle de l'Ouest, toutes deux considérées en leur ensemble et prises l'une et l'autre pour unité, en a fourni davantage par kilomètre de route en exploitation; toutefois il est possible qu'à l'avenir la ligne du Midi soit inférieure sous ce rapport à celle de l'Ouest, peut-être même à celle de l'Est, les sections de Braine-le-Comte à Charleroy et à Namur ne paraissant pas de nature à fournir un nombre de voyageurs aussi grand que la section de la Vesdre.

Le mouvement des voyageurs entre les différentes parties du pays est sans contredit une des questions des plus intéressantes à étudier; mais il est fâcheux que des considérations qui ont obtenu la sanction des Chambres, aient conduit, par l'établissement de deux stations de voyageurs à Bruxelles, à une véritable solution de continuité entre la ligne du Midi et celle du Nord; il s'en suit que l'examen des relations réciproques des provinces par les chemins de fer, doit être restreint au mouvement des lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest. Voici quel a été le nombre de voyageurs fournis par les divers bureaux de ces lignes pendant les trois années 1840, 1841, 1842.

		Ligne du Nord.		De l'Ouest.		De l'Est.	
		—		—		—	
1840.	2,013,000 voyageurs	940 mille	ou 46 ¾ p. c.	705 mille	ou 35 p. c.	368 mille	ou 18 ¼ p. c.
1841.	2,290,000 —	995 —	43 ½ »	859 —	39 ½ »	436 —	19 »
1842.	2,242,000 —	951 —	41 ½ »	870 —	37 ¾ »	421 —	18 ¾ »

Voici maintenant comment s'est opérée la répartition des voyageurs de chaque ligne, pour cette ligne même et les deux autres.

Ligne du Nord.	Total des voyag.	Pour la ligne du Nord.	l'Ouest.	l'Est.
—	—	—	—	—
1840.	940 mille	628 mille ou 66 $\frac{3}{4}$ p. c.	153 mille ou 16 p. c.	159 mille ou 17 $\frac{1}{4}$.
1841.	995 »	662 — 66 $\frac{1}{2}$ »	166 — 16 $\frac{3}{4}$ »	167 — 16 $\frac{3}{4}$.
1842.	951 »	614 — 64 $\frac{1}{2}$ »	160 — 16 $\frac{3}{4}$ »	177 — 18 $\frac{3}{4}$.

Ligne de l'Ouest.		Pour la ligne de l'Ouest.	le Nord.	l'Est.
—		—	—	—
1840.	705 mille	537 mille ou 76 p. c.	153 mille ou 22 p. c.	15 mille ou 2 p. c.
1841.	859 »	674 — 78 $\frac{1}{2}$ »	165 — 19 $\frac{1}{4}$ »	20 — 2 $\frac{1}{4}$ »
1842.	870 »	689 — 79 $\frac{1}{4}$ »	157 — 18 »	24 — 2 $\frac{3}{4}$ »

Ligne de l'Est.		Pour la ligne de l'Est.	le Nord.	l'Ouest.
—		—	—	—
1840.	368 mille	201 mille ou 54 $\frac{1}{2}$ p. c.	153 mille ou 41 $\frac{1}{2}$ p. c.	14 mille ou 4 p. c.
1841.	436 »	257 — 59 »	160 — 36 $\frac{3}{4}$ »	19 — 4 $\frac{1}{4}$ »
1842.	421 »	257 — 61 $\frac{1}{4}$ »	147 — 34 $\frac{3}{4}$ »	17 — 4 »

Ces chiffres constatent de la manière la plus remarquable la puissance d'attraction de la capitale. On voit, en effet, qu'en 1842 la ligne du Nord a reçu 157 mille voyageurs venant de l'Ouest, 147 mille de l'Est, et il en est parti à peu près le même nombre de la ligne du Nord dans les deux directions de l'Est et de l'Ouest. D'autre part on voit que sur la ligne de l'Ouest, il n'a été transporté que 24 mille voyageurs pour l'Est, et sur la ligne de l'Est, que 17 mille pour l'Ouest, encore faut-il ne pas perdre de vue que dans ces nombres se trouvent compris les voyageurs qui ont traversé le pays, sans s'y arrêter, d'Ostende à Liége.

Parmi les principaux résultats attendus de la construction des chemins de fer, on signalait en 1834 la fusion qu'ils devaient opérer entre les provinces flamandes et les provinces wallonnes. On jugeait à cette époque qu'il y avait une sorte de barrière entre ces provinces, que les relations existant entre elles s'opéraient en général par l'intermédiaire de Bruxelles. Il semble résulter assez clairement des chiffres ci-dessus, que cet état de choses n'est pas beaucoup changé; toutefois on peut constater un certain mouvement d'amélioration dont il sera utile de suivre les progrès. En 1840, 29 mille voyageurs sont passés directement de la ligne de l'Ouest sur celle de l'Est ou *vice versa;* en 1841, ce nombre s'est élevé à 39 mille; il a été de 41 mille en 1842.

Le mouvement des principales stations entre elles est du reste résumé dans les trois tableaux suivants :

Mouvement réciproque des principales stations des lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, en 1840.

STATIONS.	TOTAUX (1).	Bruxelles.	Malines.	Anvers.	Termonde.	Gand.	Bruges.	Ostende.	Courtray.	Louvain.	Tirlemont.	Waremme.	Ans (Liége).	St-Trond.	Autres STATIONS.
Bruxelles	414	»	85	98	15	39	6	8	10	36	11	1	30	5	70
Malines	217	82	»	46	10	10	1	1	2	22	4	»	5	1	33
Anvers.	215	100	43	»	6	16	2	3	4	13	3	»	7	2	16
Termonde. . . .	59	15	8	6	»	17	1	»	1	2	»	»	1	»	8
Gand	234	40	9	16	21	»	27	12	36	3	1	»	3	»	66
Bruges.	97	6	1	2	1	27	»	38	3	»	»	»	»	»	19
Ostende	68	7	1	2	»	10	39	»	1	»	»	»	1	»	7
Courtray	72	10	4	4	2	31	3	2	»	»	»	»	1	»	15
Louvain	124	37	19	14	2	4	»	»	1	»	20	1	6	3	17
Tirlemont. . . .	57	11	4	2	»	»	»	»	»	20	»	2	5	3	10
Waremme. . . .	24	2	1	»	»	»	»	»	»	1	2	»	14	1	3
Ans (Liége) . . .	85	29	6	7	»	3	»	1	1	6	4	15	»	3	10
St-Trond	26	5	1	2	»	»	»	»	»	5	4	1	3	»	5
Autres stations . .	321	56	43	16	11	76	19	4	13	17	6	5	8	6	41
TOTAUX. . .	2,013	400	225	215	68	233	98	69	72	125	55	25	84	24	320

Mouvement réciproque des principales stations des lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, en 1841.

STATIONS.	TOTAUX (1).	Bruxelles.	Malines.	Anvers.	Termonde.	Gand.	Bruges.	Ostende.	Courtray.	Louvain.	Tirlemont.	Waremme.	Ans (Liége).	St-Trond.	Autres stat.
Bruxelles	447	»	93	90	19	43	6	8	11	41	13	1	33	6	83
Malines	223	87	»	43	8	9	1	1	2	21	5	»	4	1	41
Anvers.	209	94	40	»	5	14	2	3	3	13	2	»	7	2	24
Termonde. . . .	68	17	9	6	»	17	1	»	1	2	»	»	1	»	14
Gand	257	43	8	14	19	»	29	11	41	3	1	»	3	»	85
Bruges.	117	7	1	2	1	28	»	44	5	1	»	»	»	»	28
Ostende	78	8	1	2	»	11	45	»	2	»	»	»	2	»	7
Courtray	91	12	2	3	2	34	5	2	»	1	»	»	1	»	29
Louvain	136	43	19	13	2	3	1	»	1	»	22	1	6	4	21
Tirlemont. . . .	70	13	5	2	»	1	»	»	»	22	»	2	6	6	13
Waremme. . . .	29	2	»	»	»	»	»	»	»	1	2	»	16	2	6
Ans (Liége) . . .	97	32	4	7	1	3	1	2	1	6	5	17	»	4	14
St-Trond	38	6	1	2	»	1	»	»	»	4	6	2	4	»	12
Autres stations . .	430	72	44	18	14	86	21	4	25	14	8	5	7	7	105
TOTAUX. . .	2,290	436	227	202	71	250	112	75	92	129	64	28	90	32	482

(1) Le nomb. mille est pris pour unité. Les fract. au-dessus de 500 ont été comptées comme mille; celles au-dessous ont été négligées.

Tableau du mouvement réciproque des principales stations des lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est, en 1842.

STATIONS.	TOTAUX.	Bruxelles.	Malines.	Anvers.	Termonde.	Gand.	Bruges.	Ostende.	Courtray.	Louvain.	Tirlemont.	Waremme.	Ans.	Liége.	St-Trond.	Autres stat.
Bruxelles . . .	437	»	86	92	18	39	7	8	9	41	12	1	9	25	5	85
Malines . . .	200	82	»	35	7	7	1	1	1	18	4	»	1	2	1	40
Anvers. . . .	202	92	35	»	5	14	1	3	3	13	3	»	2	7	1	23
Termonde . .	67	16	8	6	»	18	1	»	1	2	»	»	»	1	»	15
Gand	246	38	6	14	17	»	26	10	39	3	1	»	1	2	1	88
Bruges . . .	121	7	»	2	1	26	»	41	3	»	»	»	»	1	»	40
Ostende . . .	77	8	1	2	»	9	44	»	2	»	»	»	»	2	»	9
Courtray . . .	88	10	6	3	2	33	4	2	»	1	»	»	»	1	»	26
Louvain . . .	128	42	16	13	2	3	»	»	1	»	22	1	2	4	3	19
Tirlemont . .	62	10	4	2	»	1	»	»	»	21	»	2	2	3	4	13
Waremme . .	39	2	»	»	»	»	»	»	»	1	2	2	8	8	5	11
Ans	51	10	1	2	»	1	»	1	»	2	2	22	»	3	2	5
Liége	60	24	2	7	1	2	»	2	1	4	2	8	2	»	2	3
St-Trond . . .	34	5	1	2	»	1	»	»	»	3	5	2	2	3	»	10
Autres stations .	430	77	31	18	10	75	8	1	28	10	4	2	2	2	4	158
TOTAUX. .	2,242	423	197	198	63	229	92	69	87	119	57	40	31	64	28	545

Comme les différences entre les trois années ne sont pas très-grandes, nous nous arrêterons au mouvement de la dernière. En 1842, sur 951 mille voyageurs partis des diverses stations de la ligne du Nord, il en est parti 437 mille ou près de moitié de Bruxelles, 202 mille d'Anvers, 200 mille de Malines, 72 mille de Vilvorde, 25 mille de Duffel et 12 mille de Contich et de Vieux-Dieu.

Sur les 437 mille voyageurs partis de Bruxelles, il y en avait 243 mille ou un peu plus de moitié pour la ligne du Nord (92 mille pour Anvers, 86 mille pour Malines, 56 mille pour Vilvorde et 9 mille pour les autres stations intermédiaires).

Il y avait 92 mille voyageurs pour la ligne de l'Ouest (39 mille pour Gand, 18 mille pour Termonde, 9 mille pour Courtray, 8 mille pour Ostende, 7 mille pour Bruges et 11 mille pour les stations intermédiaires).

Il y avait enfin 102 mille voyageurs pour la ligne de l'Est (41 mille pour Louvain, 34 mille pour Liége, 12 mille pour Tirlemont, 5 mille pour St-Trond et 10 mille pour les autres stations).

Il est parti d'Anvers 202 mille voyageurs. Sur ce nombre 143 mille ou près des

trois quarts avaient la ligne du Nord pour destination; il y en avait 92 mille ou près de la moitié pour Bruxelles, 35 mille pour Malines et 16 mille pour les autres stations.

La ligne de l'Ouest a reçu d'Anvers 30 mille voyageurs (Gand 14 mille, Termonde 5 mille, Ostende 3 mille, Courtray aussi 3 mille, Bruges mille, les autres stations 4 mille).

La ligne de l'Est a reçu 29 mille voyageurs (Louvain 13 mille, Liége 9 mille, Tirlemont 3 mille, St-Trond mille, les autres stations 3 mille).

Il est parti de Malines 200 mille voyageurs; la ligne du Nord en a reçu un peu moins que d'Anvers, 135 mille au lieu de 143 mille, ce qui est dû à la position de Malines à égale distance de Bruxelles, Anvers, Termonde et Louvain, et aux relations que cette proximité entraîne. La répartition n'a pourtant pas été égale, car sur les 135 mille voyageurs partis pour la ligne du Nord, Bruxelles en a reçu 82 mille, Anvers seulement 35 mille, Vilvorde 10 mille et les autres stations 8 mille.

Il est parti de Malines 30 mille voyageurs pour la ligne de l'Ouest (7 mille pour Gand, 7 mille pour Termonde, 3 mille pour Bruges, Ostende et Courtray, et 13 mille pour les autres stations).

Le nombre des voyageurs partis de Malines pour la ligne de l'Est, a été de 35 mille, dont 18 mille pour Louvain, 4 mille pour Tirlemont, 3 mille pour Liége, mille pour Saint-Trond et 9 mille pour les autres stations.

Des 112 mille voyageurs partis de Vilvorde et des autres stations intermédiaires de la ligne du Nord, il y en avait 93 mille pour la ligne même, 11 mille pour la ligne de l'Est et 8 mille pour celle de l'Ouest.

Ainsi, tandis qu'il partait de Bruxelles, tant pour l'Est que pour l'Ouest, 194 mille voyageurs ou 44 p. % du nombre total, le mouvement dans ces deux directions n'était, de Malines, que de 65 mille voyageurs ou de 32 $\frac{1}{2}$ p. % du total des départs, d'Anvers, que de 59 mille ou de 29 p. %, et des stations intermédiaires, que de 19 mille ou de 17 p. %.

La ligne de l'Ouest a fourni, en 1842, 870 mille voyageurs (Gand 246 mille, Bruges 121 mille, Courtray 88 mille, Ostende 77 mille, Termonde 67 mille, Deynze 45 mille, Wetteren 41 mille, Aeltre 36 mille, et les stations intermédiaires 149 mille).

Cette ligne a envoyé sur la ligne du Nord à peu près le même nombre de voyageurs qu'elle en avait reçu; mais tandis qu'il est parti du Nord pour l'Est 177 mille voyageurs ou 18 $\frac{3}{4}$ p. % du mouvement total de la ligne, il n'est parti de l'Ouest, dans la même direction, que 24 mille voyageurs ou 2 $\frac{3}{4}$ p. %.

Sur les 246 mille voyageurs partis de Gand, il y en avait 176 mille pour les différentes parties de la ligne de l'Ouest (39 mille pour Courtray, 27 mille pour

Deynze, 26 mille pour Bruges, 21 mille pour Wetteren, 17 mille pour Termonde, 10 mille pour Ostende et 36 mille pour les autres stations). Gand a envoyé 59 mille voyageurs sur la ligne du Nord (38 mille à Bruxelles, 14 mille à Anvers, 6 mille à Malines et mille aux autres stations).

Il n'est parti de Gand, pour la ligne de l'Est, que 11 mille voyageurs (3 mille pour Louvain, 3 mille pour Liége, mille pour Tirlemont et 4 mille pour les autres stations).

Des 121 mille voyageurs partis de Bruges, il y en avait 110 mille ou les 11/12 pour la ligne de l'Ouest, 9 mille pour le Nord (7 mille pour Bruxelles, 2 mille pour Anvers), et seulement 2 mille pour la ligne de l'Est.

La répartition a été différente à Ostende, tant à cause de l'affluence qui se porte vers cette ville pendant la saison des bains, que de sa position comme point de débarquement et d'embarquement des voyageurs anglais. Sur 77 mille voyageurs partis d'Ostende, il y en avait 61 mille pour la ligne de l'Ouest, dont 44 mille pour Bruges et 9 mille pour Gand; il y avait ensuite 11 mille voyageurs pour le Nord ou plus que de Bruges (8 mille pour Bruxelles, 2 mille pour Anvers et mille pour Malines); il y avait enfin 5 mille voyageurs pour l'Est, mouvement composé presque exclusivement de baigneurs ou d'étrangers [1].

Courtray, station-frontière, a envoyé 67 mille voyageurs (sur 88 mille) vers la ligne de l'Ouest; il y en a eu ensuite 19 mille pour le Nord (10 mille pour Bruxelles, 6 mille pour Malines et 3 mille pour Anvers). Le nombre des voyageurs de Courtray pour la ligne de l'Est, a été de 2 mille.

La moitié seulement des voyageurs partis de Termonde (34 mille sur 67 mille) sont restés sur la ligne de l'Ouest; il y en a eu 30 mille pour le Nord, dont 16 mille pour Bruxelles, 8 mille pour Malines et 6 mille pour Anvers, et 3 mille pour la ligne de l'Est.

Il est parti de Wetteren, 36 mille voyageurs pour l'Ouest, sur 41 mille, et 5 mille

[1] En 1843 il est parti d'Ostende 87,895 voyageurs. Le mouvement par mois a été comme il suit :

Janvier.	4,266	Juillet.	10,292
Février	3,532	Août	15,442
Mars	4,503	Septembre . . .	15,299
Avril	5,187	Octobre	6,095
Mai	7,773	Novembre . . .	4,429
Juin	6,817	Décembre . . .	4,260

Dans les trois mois de juillet, août et septembre, pendant lesquels a lieu le principal passage des étrangers et l'affluence la plus grande des baigneurs, il est parti 41,033 voyageurs ou près de 47 p. % du mouvement total de l'année.

pour le Nord (2 mille sont allés à Bruxelles, 2 mille à Malines, et mille à Anvers).

Des 80 mille voyageurs partis d'Aeltre et de Deynze, c'est à peine s'il y en a eu mille qui soient sortis de la ligne de l'Ouest. Et sur les 149 mille voyageurs partis des stations intermédiaires, il y en a eu 125 mille pour l'Ouest, 23 mille pour le Nord, dont moitié de Capelle et Malderen pour Malines, et mille environ pour l'Est.

En résumé, sur 181 mille voyageurs qui se sont dirigés des différentes stations de la ligne de l'Ouest vers la ligne du Nord et de l'Est, Bruxelles en a reçu 91 mille ou juste la moitié, Malines 35 mille, Anvers 31 mille, Liége 8 mille, Louvain 6 mille et les autres localités 10 mille.

Les mêmes faits se reproduisent dans le mouvement de la ligne de l'Est. Sur 421 mille voyageurs partis en 1842 des diverses stations de cette ligne, il y en avait 257 mille ou 61 $\frac{1}{4}$ p. % pour la ligne même, 147 mille ou 34 $\frac{3}{4}$ p. % pour le Nord, et 17 mille seulement ou 4 p. % pour l'Ouest.

C'est Louvain qui occupe le premier rang sous le rapport du nombre des voyageurs (128 mille), vient ensuite Liége, pour 111 mille voyageurs, Tirlemont pour 62 mille, Waremme pour 39 mille, Saint-Trond pour 34 mille, Landen pour 20 mille, et les stations intermédiaires pour 27 mille.

Il est parti de Louvain 128 mille voyageurs; il y en a eu 73 mille pour le Nord, (dont 42 mille pour Bruxelles, 16 mille pour Malines, 13 mille pour Anvers, et 2 mille pour les autres stations); il y en a eu ensuite 48 mille pour la ligne même de l'Est (22 mille pour Tirlemont, 6 mille pour Liége, 3 mille pour Saint-Trond et 17 mille pour les stations intermédiaires). Il est enfin parti de Louvain pour l'Ouest 7 mille voyageurs (3 mille pour Gand, 2 mille pour Termonde et 2 mille pour les autres stations).

Sur les 111 mille voyageurs partis de Liége, il y en a eu 57 mille pour la ligne de l'Est, 46 mille pour celle du Nord et 8 mille pour l'Ouest. Des 46 mille partis pour la ligne du Nord, il y en avait 34 mille ou les trois quarts pour Bruxelles, 9 mille pour Anvers et 3 mille pour Malines. Des 8 mille voyageurs partis pour l'Ouest, 3 mille se rendaient à Ostende, 3 mille à Gand, et 2 mille dans les autres stations.

Tirlemont a eu un mouvement de départs de 62 mille voyageurs, 45 mille pour la ligne de l'Est, 16 mille pour le Nord (10 mille pour Bruxelles, 4 mille pour Malines, 2 mille pour Anvers), et il y a eu un millier de voyageurs pour l'Ouest (Gand).

A l'exception de 4 mille voyageurs venus la plupart à Bruxelles, le mouvement de Waremme, de Landen et des stations intermédiaires a été concentré sur la ligne de l'Est; St-Trond a eu un mouvement plus divisé, 25 mille voyageurs sur 34 mille sont restés sur la ligne de l'Est, mais 8 mille se sont rendus sur la ligne du Nord (5 mille à Bruxelles, 2 mille à Anvers et mille à Malines).

Si nous procédons maintenant pour la ligne de l'Est comme nous l'avons fait pour celle de l'Ouest, nous voyons que sur 164 mille voyageurs qui sont passés de la première de ces lignes sur celles du Nord et de l'Ouest, il y en a eu 95 mille ou près des trois cinquièmes pour Bruxelles, 26 mille pour Anvers, 24 mille pour Malines, 8 mille pour Gand, 3 mille pour Ostende et 8 mille pour les autres stations.

De sorte que, soit de l'Est, soit de l'Ouest, on voit toujours Bruxelles attirer un nombre de voyageurs excédant de beaucoup le nombre qu'en reçoivent les autres grandes villes du royaume. C'est, il convient de le faire remarquer, que Bruxelles réunit toutes les causes d'influence; Bruxelles est, comme Anvers, Gand et Liége, le centre d'immenses affaires, d'importantes transactions commerciales, et Bruxelles a de plus l'influence toute spéciale, toute particulière, qui résulte de la possession du siége du Gouvernement.

Au Midi, Bruxelles prend également une large part dans le mouvement des voyageurs; il est parti de cette ville, en 1842, 127 mille voyageurs pour les diverses stations de la ligne se dirigeant vers la frontière de France (49 mille pour Hal, 44 mille pour Mons et Quiévrain, 16 mille pour Braine et Soignies, et 28 mille pour les autres stations); et il en est arrivé à Bruxelles, des mêmes localités, un nombre très-approximativement le même.

Mais il y a aussi une autre cause : celle des distances. On ne peut nier que la ligne du Nord doit en partie le mouvement qui s'y opère, avec les lignes de l'Est et de l'Ouest, à sa position intermédiaire. Peut-être, très-probablement même, les différences que nous avons signalées entre la répartition des voyageurs partant de Bruxelles, d'Anvers, de Gand et de Liége, seraient-elles tout autres qu'elles ne le sont, si ces quatre villes étaient à une égale distance entre elles; s'il y avait aussi loin d'Anvers à Bruxelles que de Bruxelles à Gand ou à Liége, ou bien si Gand n'était pas plus éloigné de Liége que de Bruxelles ou d'Anvers. La distance est un élément dont il faut tenir compte, car on sait que la proximité multiplie beaucoup les relations, et la possibilité de pouvoir rentrer toujours chez soi le soir, après avoir eu un espace de temps suffisant pour ses affaires ou ses plaisirs, est une puissante excitation au déplacement; or, cette possibilité n'existe pas dans les relations entre les provinces flamandes et les provinces wallonnes, entre Gand et Liége.

A présent que le réseau des chemins de fer est terminé, que chaque station, et notamment celles de la frontière, vont entrer dans leur position normale, il sera possible d'apprécier avec exactitude l'importance du mouvement de chacune des principales localités du royaume, et de déterminer les causes de ce mouvement. Ce n'est pas la moins intéressante des études définitives réservées pour l'avenir.

Quoi qu'il en soit, il y a quelque chose qui vous saisit d'admiration, lorsqu'on voit

le nouveau système de transport multiplier à ce point les relations des hommes entre eux, qu'il amène à Gand, à Anvers, à Bruges, à Liége, un mouvement double du chiffre de la population de ces villes; à Bruxelles, un mouvement trois fois plus considérable que le chiffre de la population de la ville et des faubourgs réunis; à Louvain, à Malines, un mouvement égal au quintuple de la population. Cette proportion est parfois dépassée dans certaines localités, à Vilvorde, par exemple, qui, avec une population de moins de 6 mille habitants, a fourni en 1842 *soixante-douze mille* voyageurs au chemin de fer.

Mouvement des transports sur les chemins de fer étrangers.

Rarement les chemins de fer ont produit des résultats supérieurs à ceux-ci. En 1842 le nombre total des voyageurs transportés sur les rail-ways anglais, a été de 26 millions, lesquels ont produit une recette de 120 millions de francs ou fr. 4 60 c^s en moyenne.

Le mouvement général des transports dans le royaume-uni équivaut à celui que donneraient tous les habitants de la Grande-Bretagne, si chacun d'eux avait pris place dans un chemin de fer une fois dans l'année. Pour arriver à cette proportion, il faudrait en Belgique quatre millions de voyageurs; c'est un nombre dont on approchera beaucoup à présent que toutes les sections sont terminées, que celles de Verviers, Charleroy et Namur sont livrées à la circulation, et qu'on touche au moment de la jonction de Bruxelles et de Paris.

Les principales lignes anglaises ont transporté, en 1842, 13 millions 705 mille voyageurs. Le développement de ces lignes était alors de 2,300 kilomètres; il s'en suit que la moyenne du nombre des voyageurs a été de 5,958 par kilomètre, tandis qu'elle a été en Belgique de 6,860. Sur le chemin de fer de Londres à Birmingham, ligne modèle, particulièrement favorisée, il n'a été transporté que 780,362 voyageurs, ou 4,311 par kilomètre.

En Allemagne, le nombre des voyageurs transportés pendant le premier semestre de 1843, a été de 3,337,538 sur des lignes présentant un développement total de 1,624 kilomètres. La moyenne par kilomètre a donc été de 2,055 voyageurs. Or en Belgique, pendant la même période, de janvier à juin 1843, il a été transporté 1,286,409 voyageurs, ou 2,815 pour chacun des 457 kilomètres de lignes en exploitation. La recette moyenne par kilomètre a été pendant le même temps, en Belgique, de 7,844 francs; en Allemagne, de 5,962 francs, et les tarifs sont à peu près égaux dans les deux pays.

En France, il a été transporté 423,866 voyageurs sur le chemin de fer de Paris à Rouen, depuis le 9 mai 1843, jour de son ouverture, jusqu'au 31 décembre. C'est en moyenne 3,311 voyageurs par kilom. pour huit mois d'exploitation. Du 1er juin au

31 décembre, le chemin de fer de Paris à Orléans a reçu 379,006 voyageurs, ou 3,132 par kilom. Pour l'une comme pour l'autre de ces routes, le mouvement équivaut environ à 4,200 voyageurs par kilomètre pour l'année entière. En Belgique il a été, dans l'année qui vient de finir, de 6,179 voyageurs aussi par kilomètre.

Nos chemins de fer approchent donc de ceux de la Grande-Bretagne, quant au nombre des voyageurs transportés. Ils leur sont de beaucoup inférieurs sous le rapport du produit. C'est le résultat d'une énorme différence dans les prix (12 centimes en moyenne par kilomètre au lieu de 5 centimes), et d'une différence également sensible dans la longueur des parcours. La recette des 2,300 kilomètres de rail-ways anglais, dont nous venons d'indiquer la circulation, a été en 1842 de 108,544,525 fr. (83,370,650 francs pour les voyageurs et les bagages, et 25,173,875 francs pour les marchandises, les bestiaux, etc.), la recette par kilomètre a été ainsi de 47,193 fr., tandis qu'elle n'a été en Belgique que de 18,842 francs; et pour les voyageurs envisagés isolément, la différence du produit par kilomètre a été de 11,808 francs à 36,248 francs. Sur ce point nous ne pouvons mieux faire que d'emprunter encore à M. Michel Chevalier un passage de son dernier ouvrage [1].

« La question du prix des places soulève un intéressant problème d'économie publique, l'un de ceux que la tendance démocratique de notre époque met à l'ordre du jour, celui de déterminer l'avantage qu'il peut y avoir pour les producteurs à étendre la consommation des denrées et de tous autres articles de commerce, par une forte baisse des prix. En ce qui concerne les chemins de fer, il s'agit de savoir ce qui doit donner le plus de revenu, d'appeler par des prix très-bas toutes les classes sans exception à jouir de ce moyen de communication rapide, ou de le réserver, en haussant les prix, à la minorité numérique qui compose les classes aisées. Le problème est complexe par le nombre de ses éléments et par la diversité qu'ils offrent selon les lieux. Il faut tenir compte en effet de la densité de la population, de son goût pour le déplacement, du degré moyen d'aisance, de la répartition de la richesse publique entre les diverses classes, des habitudes de luxe ou de simplicité. Cependant les expériences faites en divers pays par diverses compagnies, et en Belgique par le Gouvernement, ont jeté beaucoup de jour sur le débat qui s'est engagé à ce sujet.

» Aux États-Unis, la plupart des chemins de fer actuellement ouverts à la circulation appartiennent à des compagnies. Les prix des compagnies américaines sont assez élevés. Aucune d'elles n'a essayé d'un rabais extrême. On peut présumer cependant qu'à l'exception de quelques cas particuliers, elles ne trouveraient pas de profits à beaucoup diminuer leurs prix, soit parce que la population étant clair-

[1] *Histoire et description des voies de communication aux États-Unis*, p. 377.

semée en Amérique, on n'y saurait compter sur un accroissement indéfini de clientèle, soit parce que, même au taux où ils sont, les prix se trouvent assez exactement en rapport avec les ressources de la généralité des citoyens, de telle sorte que les chemins de fer y sont dès à présent accessibles à tous.

» La proportion de la population relative à la superficie et la distribution de la richesse publique sont tout autres en Angleterre. L'Angleterre est extrêmement peuplée. C'est le pays le plus riche du monde, mais la répartition de la fortune y est fort inégale. On y trouve une classe moyenne très-nombreuse, possédant une aisance inconnue ailleurs dans le même étage social, et aimant le bien-être auquel elle a donné un nom admis aujourd'hui dans la langue des autres nations, celui de *comfort*. Au-dessus de cette bourgeoisie est une minorité d'une opulence fastueuse; au-dessous, dans la Grande-Bretagne proprement dite, abstraction faite de l'Irlande, une masse indéfinie de cultivateurs et d'ouvriers, qui est peu aisée, pauvre même dans beaucoup de cas, mais pour laquelle cependant le *minimum* des consommations et des jouissances matérielles réputées indispensables, d'après lequel se règlent les salaires, est bien supérieur à celui qui sert de base aux mêmes transactions chez les nations de l'Europe continentale. Sur ces trois grandes divisions de la population britannique, les compagnies anglaises, qui d'ailleurs ne sont encore qu'au début de l'exploitation, ont paru jusqu'à présent ne beaucoup songer qu'aux deux premières. Le service a été organisé conformément à cette pensée; c'est-à-dire avec un grand luxe de matériel et de personnel, d'où il résulte que les prix des places sont élevés. »

Nous venons de développer ce qui concerne le mouvement du transport des voyageurs, nous allons à présent examiner le mouvement du transport des marchandises.

Mouvement présumé des marchandises. — Mouvement actuel.

La construction du chemin de fer ayant été conçue particulièrement en vue du transport des marchandises, c'est de ce côté que les ingénieurs auteurs du projet élargirent le plus leurs prévisions. Dans la somme de 2,943,000 francs à laquelle ils portaient le produit présumé des péages à percevoir sur la route d'Anvers à Bruxelles et de Malines à la frontière de Prusse, les marchandises figuraient pour 1,706,800 francs, ou 58 p. c.; les houilles étaient comprises pour 524,400 francs, ou 17 $\frac{3}{4}$ p. c., et les voyageurs seulement pour 711,800 francs, ou 24 p. c. Aussi les prévisions de MM. Simons et de Ridder, relativement au transport des marchandises, furent-elles très-vivement attaquées. Une brochure, due à la plume d'un homme spécial, réduisait à 150 mille tonnes le mouvement que les ingénieurs élevaient à 220 mille tonnes, et diminuait les recettes probables dans la même proportion.

Les tableaux suivants présentent le mouvement annuel présumé en 1833 et 1836, pour les lignes décrétées en 1834 et 1837.

Tableau du mouvement présumé des marchandises.

D'ANVERS		
Sur Liége, Verviers, la Vesdre, Stavelot, etc.	34.000	
Sur Louvain, pour le pays de Namur	18,000	
Sur Bruxelles, le Hainaut	30.000	
Sur Malines, Tirlemont, Vilvorde	3,000	
A ANVERS		
De Liége, Verviers, etc.	19,000	
De Namur, etc., par Louvain	23,000	
De Bruxelles, du Hainaut, etc.	20,000	
De Malines, Diest, Tirlemont	8,000	
DE BRUXELLES		
Sur Liége, Verviers, Spa, etc.	8,000	
Sur Louvain, Tirlemont, St-Trond, etc.	7,000	
Sur Vilvorde, Malines, la Campine	6,000	220,000 tonneaux[1].
A BRUXELLES		
Du pays de Liége et du Limbourg	4,000	
De Louvain, Tirlemont, etc.	9,000	
De Malines, Vilvorde, etc.	1,000	
De Lierre, la Campine	1,000	
DE LIÉGE		
Sur Verviers, la Vesdre, Stavelot, etc.	10,000	
Sur St-Trond, Waremme	2,000	
A LIÉGE		
De Verviers et environs	6,000	
De St-Trond, Waremme, etc.	6,000	
De Tirlemont, Diest et environs	1,000	
De Malines, Lierre et Louvain	4,000	
Entre Bruxelles et Gand	21,500	
— Gand et Anvers	27,000	
— Gand et Ostende	24,650	121,150 — [2].
— Malines et Bruxelles } Influence de la ligne des Flandres.		
— Malines et Anvers } Influence de la ligne des Flandres.	48,000	
— Gand, Courtray et Tournay, houilles comprises		63,000 — [3].
— Bruxelles et St-Ghislain		30,000 — [4].
— Namur et Tubise		50,000 — [5].
— Landen et St-Trond		4,600 — [6].
TOTAL		488,750 —

[1] Mémoire de MM. Simons et de Ridder, mars 1833. — [2] Mémoire de MM. Simons et de Ridder, novembre 1833.
[3] Rapport de MM. Simons et de Ridder, avril 1837. — [4] Rapport de MM. Vifquain, Noël et Demoor, décembre 1836.
[5] Rapport de M. Vifquain, juin 1838. — [6] Calcul approximatif d'après le rapport de MM. Vifquain et Groetaers, janvier 1838.

Tableau du mouvement présumé des houilles.

Anvers	Exportation par l'Escaut	60,000	163,700 tonneaux [1].
	Consommation de la ville et de l'arrondissement.	34,000	
Malines et son arrondissement.		9,000	
Louvain	idem.	19,000	
Tirlemont	idem.	13,700	
Waremme	idem.	8,000	
Verviers et Hodimont.		20,000	
Gand		»	30,000 [2]
Bruxelles et St-Ghislain		»	50,000 [3]
		TOTAL	243,700 tonneaux.

MM. Simons et de Ridder calculaient les recettes sur un prix de 6 centimes par tonne de marchandises et par kilomètre (quatre centimes de péage et deux centimes de frais de halage); ils ajoutaient 30 centimes par tonne, pour le passage de chaque plan incliné. Les frais de transport devaient s'élever, entre Anvers et Verviers, à 9 francs; entre Anvers et Bruxelles, à fr. 2 75 c.

Pour la ligne de Malines à Gand, les mêmes ingénieurs calculaient également le péage à 4 c. et le halage à 2 ½ c., toujours par tonne et par kilomètre. Le prix du transport de Gand à Bruxelles ou Anvers devait être, d'après eux, de fr. 5 20 c. par tonneau.

Ils supposaient qu'on pouvait porter le prix entre Gand et Ostende à fr. 5 50 c. pour toute la distance, ce qui donnait une moyenne de 8 c. par tonne et par kilomètre.

En 1836, MM. Vifquain, Noël et Demoor, basaient le produit brut des recettes qu'ils présumaient pouvoir être obtenues sur la ligne du Midi, sur le prix de fr. 7 76 c. entre Bruxelles et St-Ghislain, ou pour 72 kilom. 10 ¾ c. par kilomètre.

Enfin, dans leur mémoire à l'appui du projet des sections de Gand à Courtray et Tournay, MM. Simons et de Ridder portaient pour bases du tarif:

Les marchandises pondéreuses, à 7 c. par tonne et par kilomètre;

Les denrées coloniales, produits manufacturés, etc., à 10 centimes;

Les marchandises dites de diligences, à 30 centimes;

Pour les houilles, et particulièrement pour celles destinées à l'exportation, le

[1] Mémoire de MM. Simons et de Ridder, mars 1833.
[2] Idem id. novembre 1833.
[3] Rapport de MM. Vifquain, Noël et Demoor, décembre 1836.

547009 A

taux du péage devait, d'après MM. Simons et de Ridder, être réduit de moitié, ce qui eût porté le prix total du transport de Liége à Anvers, à fr. 5 20 centimes.

D'après ces données, on peut dresser de la manière suivante le tableau de la totalité du mouvement et des produits présumés.

MARCHANDISES DIVERSES.	Tonneaux.	Recette.
Entre Anvers, Bruxelles, Liége et la frontière de Prusse (mémoire de mars 1833)	220,000	1,889,500 fr.
Entre Ostende, Gand, Anvers et Bruxelles (mémoire de novembre 1833)	121,150	483,775
Poissons, bétail, etc	»	61,000
Ligne de Gand à Courtray et Tournay (mémoire de 1836), marchandises pondéreuses	40,000	314,000
Denrées coloniales et produits manufacturés	20,000	
Marchandises dites de diligences	3,000	
Ligne du Hainaut (mémoire de MM. Vifquain, Noël et Demoor)	30,000	232,800
TOTAL	434,150	2,981,075

HOUILLE.	Tonneaux.	Recette.		
Sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest	193,700	872,900	243,700	1,042,900
Sur la ligne du Midi	50,000	170,000		
TOTAL GÉNÉRAL			677,850 tx.	4,023,975 fr.

En prenant 8 centimes pour moyenne générale des diverses évaluations faites en 1833 et 1836, pour prix du transport par kilomètre, y compris le passage des plans inclinés, on arrive à ce résultat, que le mouvement présumé par les ingénieurs équivalait à celui de 37,263,437 tonnes, transportées à un kilomètre.

En procédant de la même manière pour la houille, et en prenant 6 centimes pour prix moyen présumé, y compris également le passage des plans inclinés, le mouvement porté dans les mémoires des ingénieurs équivalait à celui des 17,365,000 tonnes, transportées à un kilomètre.

Le mouvement général devait donc être de 54,628,437 tonnes, transportées à un kilomètre.

Avant de calculer quel est le mouvement actuel du transport des marchandises, il convient de rappeler encore que l'opinion a considérablement varié à l'égard de ce transport.

De 1832 à 1834, il semblait que c'était en quelque sorte celui-là seul qui devait attirer l'attention, puisqu'il était compris pour plus des trois quarts dans les prévisions des produits de la route.

De 1835 à 1838, au contraire, on se laissait aller à l'idée que le mouvement des marchandises serait fort peu de chose comparativement aux résultats du transport des voyageurs, et c'est ainsi que les auteurs du plan adopté pour la ligne du Midi, ne comptaient que sur un transport moyen de 30,000 tonnes de marchandises et 50,000 tonnes de houille, tandis qu'ils supposaient que cette ligne fournirait 554,000 voyageurs. La recette devait s'élever pour ces derniers à 786,000 fr., et seulement à 402,800 fr. pour la houille et les marchandises.

En 1838 le transport des marchandises commença par la location de waggons entre Anvers et Bruxelles. Ce premier essai fut peu favorable, car le prix de location était très-élevé, et le chemin de fer avait dans cette direction à lutter contre la voie si économique du canal. L'année suivante, le mouvement du transport s'éleva de 4,200, à 49,808 tonnes par l'adoption d'un système de transport non plus exclusivement par waggons, mais aussi par tonneau, et surtout par l'application du système à la ligne de l'Est, sur laquelle la concurrence devenait beaucoup plus facile pour le chemin de fer, puisqu'il ne rencontrait dans cette direction qu'une route de terre.

En 1840 ce système était étendu à la ligne de l'Ouest, puis au mois d'août le transport en détail fut établi. Depuis lors la progression a marché avec une extrême rapidité. Le transport des grosses marchandises, qui s'était élevé en 1840 à 102,154 tonnes, et à 165,718 tonnes en 1841, atteignit 194,183 tonnes en 1842, et il s'est élevé l'année dernière à 333,454 tonnes.

Si l'on ajoute au mouvement des grosses marchandises en 1843, celui des bagages, des marchandises dites de diligences, des voitures, etc., on trouve que la masse totale des transports effectués a été de 401,361 tonnes, et la recette de fr. 3,548,291 19 c.

		Kilogram.	Recettes.
Bagages	kilog.	9,333,616	340,832 21
Grosses marchandises	—	333,453,812	2,247,617 76
Marchandises de diligences	colis [1]	3,363,518	620,149 77
Idem id.	kilog.	25,109,211	
Voitures	nombre [2]	12,000,000	171,371 »
Finances	groups	»	29,435 07
Chevaux	têtes [3]	2,266,000	86,089 50
Gros bétail	— [4]	6,887,200	
Petit id.	— [5]	8,947,974	
Camionage et produits divers . . .	»	»	52,795 88
TOTAUX		401,361,331 kilog.	fr. 3,548,291 19 c.

[1] 192,201 colis à 17 kilog. et demi en moyenne.
[2] 3,000 voitures calculées à 4,000 kilog., ou un waggon pour chacune.
[3] 1,700 chevaux pris chacun pour 1,333 kilog., ou trois par waggon.
[4] 8,609 têtes de gros bétail prise chacune pour 800 kilog., ou cinq par waggon.
[5] 33,639 têtes de petit bétail prise chacune pour 266 kilog., ou quinze par waggon.

Dans ce mouvement il y a au plus 30 à 40,000 tonnes de houille, de sorte qu'on voit déjà le transport des marchandises atteindre, quant aux quantités, et dépasser, quant au montant des recettes, les prévisions les plus larges faites en 1833.

Si l'on porte la distance moyenne parcourue par les marchandises à 80 kilomètres (elle a été, en 1842, de 70 kilomètres environ), le mouvement général de 1843 équivaut alors à celui de 32,108,880 tonnes transportées à un kilomètre.

On peut compter dès à présent que le mouvement général des transports s'élèvera en 1844 au-dessus de 500,000 tonnes, par le double effet de l'achèvement complet de toutes les sections et de la jonction des lignes belge et rhénane.

Il serait impossible de déterminer quelles seront les limites de cette progression, notamment lorsque les rivalités des différents bassins houillers du pays seront aplanies à l'aide d'un tarif satisfaisant tous les intérêts, et lorsque les exploitants et le commerce se seront organisés de manière à profiter des immenses avantages que leur procure le chemin de fer.

Mouvement des grosses marchandises.

La différence énorme qu'il y a entre le mouvement des transports effectués en 1842 et celui de 1843, ôte beaucoup d'intérêt aux observations qui peuvent être faites sur la répartition des marchandises transportées pendant la première de ces deux années, mais comme il s'écoulera peut-être plusieurs mois avant que tous les états du mouvement de 1843 ne soient publiés, force nous est bien de nous en tenir à ceux de 1842.

Pendant cette année il a été transporté, comme nous l'avons dit, 194,183 tonnes de grosses marchandises; la recette effectuée pour ce transport a été de 1,739,542 fr. En voici la répartition d'après les stations d'expédition :

Bruxelles (Nord). . .	15,435 ton.	ou	8	p. %	. . .	159,089 fr.	ou	9	p. %.
Malines.	4,316	ou	$2\frac{1}{4}$	—	. . .	26,038	ou	$1\frac{1}{4}$	—
Anvers	34,853	ou	18	—	. . .	436,431	ou	25	—
Louvain	27,980	ou	$14\frac{1}{2}$	—	. . .	185,784	ou	$10\frac{3}{4}$	—
Tirlemont.	6,869	ou	$3\frac{1}{2}$	—	. . .	46,071	ou	$2\frac{3}{4}$	—
Waremme	3,302	ou	$1\frac{3}{4}$	—	. . .	15,047	ou	$\frac{3}{4}$	—
Ans (Liége)	50,169	ou	$25\frac{3}{4}$	—	. . .	420,943	ou	$24\frac{1}{2}$	—
St-Trond	2,996	ou	$1\frac{1}{2}$	—	. . .	29,011	ou	$1\frac{3}{4}$	—
Termonde.	2,357	ou	$1\frac{1}{4}$	—	. . .	28,792	ou	$1\frac{3}{4}$	—
Gand	9,491	ou	5	—	. . .	105,843	ou	6	—
Bruges	1,233	ou	$\frac{3}{4}$	—	. . .	14,000	ou	$\frac{3}{4}$	—
Ostende.	3,594	ou	$1\frac{3}{4}$	—	. . .	54,828	ou	3	—

Courtray	3,127 ton.	ou	1 ½	p. %	. . .	34,828 fr.	ou	2	p. %.
Tournay	121	ou	»	—	. . .	1,547	ou	»	—
Bruxelles (Midi) . . .	6,324	ou	3 ¼	—	. . .	46,879	ou	2 ½	—
Hal.	836	ou	½	—	. . .	5,251	ou	¼	—
Braine-le-Comte . .	2,257	ou	1	—	. . .	16,117	ou	¾	—
Soignies	4,631	ou	2 ¼	—	. . .	28,825	ou	1 ½	—
Mons	2,695	ou	1 ¼	—	. . .	24,145	ou	1 ¼	—
Quiévrain.	474	ou	¼	—	. . .	3,545	ou	¼	—
Stat^ns intermédiaires.	11,353	ou	6	—	. . .	67,528	ou	4	—

On voit d'après ce tableau que la répartition est tout autre que celle des voyageurs. Bruxelles n'occupe plus le premier rang, il appartient à Liége, qui a fourni 50,169 tonnes, ou 25 ¾ p. % du mouvement général, et 420,943 francs de recette, ou 24 ½ p. % sur le produit total de 1,739,542 francs. Anvers vient ensuite; il est parti de cette station 34,853 tonnes de marchandises, ou 18 p. %, mais la recette a été plus considérable qu'à Ans et Liége, elle a été de 436,431 francs, ou 25 p. %. Cette différence s'explique en partie par la nature des produits expédiés de l'une et de l'autre station, par cette circonstance, que Liége expédie des quantités assez considérables de houille à de courtes distances.

Louvain occupe le troisième rang, pour 27,980 tonnes ou 14 ½ p. % et 185,784 fr. de recette, ou 10 ¾ p. %. Bruxelles ne vient enfin qu'en quatrième ligne. Il a été expédié de la station du Nord, 15,435 tonnes, et de la station du Midi, 6,324 tonnes, ensemble 21,769 tonnes, ou 11 ¼ p. %; mais de même qu'Anvers l'emporte sur Liége à l'égard de la recette; Bruxelles l'emporte sur Louvain. Le produit des marchandises expédiées de la station de Bruxelles (Nord), a été de 159,089 fr., et celui des marchandises expédiées de la station de Bruxelles (Midi), a été de 46,879 fr., ensemble 205,968, ou 11 ½ p. %. Après cela vient Gand, pour 9,491 tonn., ou 5 p. %, et 105,843 fr., ou 6 p. %, puis Tirlemont, Soignies, Malines, Ostende et Courtray.

Le transport des grosses marchandises s'est considérablement accru l'année dernière : la quantité transportée s'est élevée de 194 mille à 333 mille tonnes, et la recette de 1,739 mille francs à 2 millions 247 mille francs. Ce qu'on sait déjà sur la répartition de ces transports montre que les différences entre le mouvement des principales stations sont assez peu sensibles. Liége continue d'être au premier rang, mais aussi bien sous le rapport des recettes que des quantités; Anvers vient ensuite comme en 1842, puis Bruxelles en troisième pour la recette, primée par Louvain, quant aux quantités.

Le tableau suivant résume le mouvement de station à station; il indique quels ont été les points d'expédition et de destination des grosses marchandises transportées en 1842.

Tableau du nombre de tonneaux (de mille kilogrammes) de grosses march

STATIONS D'EXPÉDITION.	TOTAUX.	STATIONS D												
		Bruxelles.	Vilvorde.	Malines.	Duffel.	Anvers.	Termonde.	Wetteren.	Gand.	Aeltre.	Bruges.	Ostende.	Deynze.	Courtray.
Bruxelles (Nord).	15,435	»	97	2,802	5	1,880	155	16	1,774	7	369	145	41	92
Vilvorde.	266	72	»	57	1	17	5	»	13	»	38	1	1	»
Malines	4,306	1,294	39	»	1	329	57	»	641	»	30	12	»	186
Duffel.	56	15	9	»	»	1	»	»	4	»	»	»	»	»
Anvers	34,853	3,684	82	1,446	43	»	104	15	1,116	4	103	110	66	2,238
St. intermédiair[e].	14	2	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde. . . .	2,357	298	15	60	4	120	»	»	212	2	21	22	79	135
Wetteren	251	16	»	81	3	1	33	»	28	»	»	5	»	12
Gand	9,491	1,978	10	145	6	421	285	21	»	28	501	241	32	3,928
Aeltre.	249	14	»	6	»	3	2	3	96	»	21	36	»	42
Bruges	1,233	373	9	11	»	25	8	1	197	70	»	233	6	83
Ostende.	3,594	1,547	»	69	»	286	116	3	490	9	296	»	19	342
Deynze	160	22	»	10	»	1	8	»	23	»	7	107	»	49
Courtray	3,127	309	»	44	»	322	80	12	1,660	1	38	60	10	»
Mouscron	14	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	1	4
Tournay	121	21	»	»	»	3	7	»	24	»	3	3	»	35
Roubaix.	24	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
St. intermédiair[e].	1,001	58	1	94	4	68	121	»	134	2	97	51	3	45
Louvain.	27,980	3,392	87	1,144	6	3,191	343	83	776	66	318	88	12	422
Tirlemont. . . .	6,869	2,378	451	318	»	290	9	»	501	»	12	116	»	120
Landen	2,396	69	92	22	»	20	»	»	139	»	»	31	»	3
Waremme. . . .	3,302	75	4	37	»	49	3	4	36	»	»	»	»	158
Ans	35,140	1,372	1	3,131	3	1,266	50	14	308	»	72	58	3	325
Liége	15,029	3,600	1	1,450	13	3,291	113	»	800	2	88	152	6	4
Chenée	423	124	1	2	»	151	1	»	30	»	1	3	»	»
St-Trond	2,996	375	35	159	»	797	12	»	419	»	1	3	»	»
St. intermédiair[e].	1,221	107	4	26	»	72	1	»	9	»	12	2	»	»
Bruxelles (Midi) .	6,324	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	836	264	6	99	»	30	»	»	56	»	»	2	»	1
Braine-le-Comte .	2,257	647	7	19	»	216	20	»	45	»	358	45	»	40
Soignies.	4,631	2,361	136	588	2	251	24	»	106	»	3	»	»	65
Mons	2,695	1,248	»	12	»	213	18	»	43	»	6	1	1	8
Quiévrain	474	63	»	2	»	37	»	»	29	»	»	»	»	»
St. intermédiair[e].	4,253	1,859	13	241	»	98	36	»	119	»	6	3	1	»
TOTAUX. . .	194,183	27,370	1,100	12,128	91	13,802	1,685	172	10,058	191	2,301	1,370	281	9,188

dises expédiées, en 1842, de chaque station, et des stations de destination.

ESTINATION.

	Tournay.	Roubaix.	Louvain.	Tirlemont.	Landen.	Waremme.	Ans.	Liége.	Chenée.	St-Trond.	Hal.	Braine-le-C.	Soignies.	Mons.	Quiévrain.	Stations
4	33	»	1,451	564	37	61	1,334	3,643	562	476	»	»	»	»	»	
»	»	»	29	5	10	»	4	4	»	»	»	»	»	2	»	
»	1	»	675	230	4	14	114	205	»	127	9	»	23	76	1	
»	»	»	»	»	»	»	4	10	»	»	»	»	»	8	»	
8	267	»	2,065	1,368	22	355	5,756	8,841	1,152	1,410	30	54	486	2,656	110	1
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	
10	21	»	220	16	»	49	217	553	»	44	6	1	34	124	5	
»	»	»	3	»	»	»	3	»	»	1	16	»	»	»	»	
55	343	»	210	85	1	»	488	927	24	105	13	25	84	270	»	
»	»	»	3	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	4	»	
1	11	»	102	6	»	»	9	50	»	2	1	»	»	1	»	
»	31	»	182	43	3	»	175	205	45	10	»	»	»	30	20	
4	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	
15	57	114	112	15	1	»	48	121	»	3	»	1	3	»	»	
»	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
7	»	»	2	1	»	»	»	16	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
7	1	2	26	5	»	2	1	22	»	»	62	»	5	123	»	
»	45	»	»	3,437	1,276	2,350	4,098	2,989	432	1,225	253	37	117	388	17	1
»	5	»	1,391	»	128	317	166	131	5	59	11	4	4	43	4	
	»	»	1,261	113	»	73	126	72	28	90	7	»	»	»	»	
	»	»	794	241	247	»	1,078	198	14	19	»	»	»	»	»	
»	»	»	2,850	10,305	4,906	1,256	»	349	98	6,242	4	2	56	9	»	2
»	2	»	2,327	317	72	278	295	»	164	1,224	6	2	61	305	»	
»	»	»	56	25	2	1	1	15	»	24	»	»	»	»	»	
»	»	»	749	110	116	24	60	35	13	»	»	»	»	4	»	
»	»	»	126	100	221	60	241	94	»	27	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	621	235	1,033	2,459	91	1
»	»	»	18	40	»	»	4	6	»	»	»	10	132	125	»	
8	»	»	176	7	»	»	»	5	»	»	27	»	»	526	142	
»	»	»	16	9	»	»	6	37	»	»	226	1	»	323	45	
»	»	»	133	8	»	»	»	128	»	1	253	35	15	»	499	
»	»	»	18	»	»	»	»	11	»	»	8	»	»	283	»	
	»	»	110	19	»	»	20	13	»	4	818	11	99	76	23	
117	819	118	15,093	17,078	7,073	4,943	14,359	18,597	2,123	11,103	2,371	418	2,153	8,231	957	9

Tableau du nombre de tonneaux (de mille kilogrammes) de grosses march

STATIONS D'EXPÉDITION.	TOTAUX.	STATIONS D												
		Bruxelles.	Vilvorde.	Malines.	Duffel.	Anvers.	Termonde.	Wetteren.	Gand.	Aeltre.	Bruges.	Ostende.	Deynse.	Courtray.
Bruxelles (Nord).	15,435	»	97	2,802	5	1,880	155	16	1,774	7	369	145	41	926
Vilvorde.	266	72	»	57	1	17	5	»	13	»	38	1	1	»
Malines	4,306	1,294	39	»	1	329	57	»	641	»	30	12	»	186
Duffel	56	15	9	»	»	1	»	»	4	»	»	»	»	»
Anvers	34,853	3,684	82	1,446	43	»	104	15	1,116	4	103	110	66	2,258
St. intermédiair[s].	14	2	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde. . . .	2,357	298	15	60	4	120	»	»	212	2	21	22	79	135
Wetteren	251	16	»	81	3	1	33	»	28	»	»	5	»	12
Gand	9,491	1,978	10	145	6	421	285	21	»	28	501	241	32	3,928
Aeltre	249	14	»	6	»	3	2	3	96	»	21	36	»	42
Bruges	1,233	373	9	11	»	25	8	1	197	70	»	233	6	83
Ostende	3,594	1,547	»	69	»	286	116	3	490	9	296	»	19	342
Deynze	160	22	»	10	»	1	8	»	23	»	7	107	»	49
Courtray	3,127	309	»	44	»	322	80	12	1,660	1	38	60	10	»
Mouscron	14	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	1	4
Tournay	121	21	»	»	»	3	7	»	24	»	3	3	»	35
Roubaix.	24	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
St. intermédiair[s].	1,001	58	1	94	4	68	121	»	134	2	97	51	3	43
Louvain.	27,980	3,392	87	1,144	6	3,191	343	83	776	66	318	88	12	422
Tirlemont. . . .	6,869	2,378	451	318	»	290	9	»	501	»	12	116	»	120
Landen	2,396	69	92	22	»	20	»	»	139	»	»	31	»	3
Waremme. . . .	3,302	75	4	37	»	49	3	4	36	»	»	»	»	158
Ans	35,140	1,372	1	3,131	3	1,266	50	14	308	»	72	58	3	335
Liége	15,029	3,600	1	1,450	13	3,291	113	»	800	2	88	152	6	4
Chenée	423	124	1	2	»	151	1	»	30	»	1	3	»	»
St-Trond	2,996	375	35	159	»	797	12	»	419	»	1	3	»	»
St. intermédiair[s].	1,221	107	4	26	»	72	1	»	9	»	12	2	»	»
Bruxelles (Midi) .	6,324	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	836	264	6	99	»	30	»	»	56	»	»	2	»	1
Braine-le-Comte .	2,257	647	7	19	»	216	20	»	45	»	358	45	»	40
Soignies.	4,631	2,361	136	588	2	251	24	»	106	»	3	»	»	65
Mons	2,695	1,248	»	12	»	213	18	»	43	»	6	1	1	8
Quiévrain	474	63	»	2	»	37	»	»	29	»	»	»	»	»
St. intermédiair[s].	4,253	1,859	13	241	»	98	36	»	119	»	6	3	1	»
TOTAUX. . .	194,183	27,370	1,100	12,128	91	13,802	1,685	172	10,058	191	2,301	1,370	281	9,188

lises expédiées, en 1842, de chaque station, et des stations de destination.

DESTINATION.																
Mouscron.	Tournay.	Roubaix.	Louvain.	Tirlemont.	Landen.	Waremme.	Ans.	Liége.	Chenée.	St-Trond.	Hal.	Braine-le-C.	Soignies.	Mons.	Quiévrain.	Stations intermédiair.
4	33	»	1,451	564	37	61	1,334	3,643	562	476	»	»	»	»	»	80
»	»	»	29	5	10	»	4	4	»	»	»	»	»	2	»	7
»	1	»	675	230	4	14	114	205	»	127	9	»	23	76	1	236
»	»	»	»	»	»	»	4	10	»	»	»	»	»	8	»	1
8	267	»	2,065	1,368	22	355	5,756	8,841	1,152	1,410	30	54	486	2,656	110	1,327
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
10	21	»	220	16	»	49	217	553	»	44	6	1	34	124	5	91
»	»	»	3	»	»	»	3	»	»	1	16	»	»	»	»	43
55	343	»	210	85	1	»	488	927	24	105	13	25	84	270	»	255
»	»	»	3	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	4	»	17
1	11	»	102	6	»	»	9	50	»	2	1	»	»	1	»	20
»	31	»	182	43	3	»	175	205	45	10	»	»	»	30	20	33
4	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
13	57	114	112	15	1	»	48	121	»	3	»	1	3	»	»	79
»	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
7	»	»	2	1	»	»	»	16	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	1	2	26	5	»	2	1	22	»	»	62	»	5	123	»	22
»	45	»	»	3,437	1,276	2,350	4,098	2,989	432	1,225	253	37	117	388	17	1,308
»	5	»	1,391	»	128	317	166	131	5	59	11	4	4	43	4	122
»	»	»	1,261	113	»	73	126	72	28	90	7	»	»	»	»	246
»	»	»	794	241	247	»	1,078	198	14	19	»	»	»	»	»	126
»	»	»	2,830	10,305	4,906	1,256	»	349	98	6,242	4	2	56	9	»	2,487
»	2	»	2,327	317	72	278	295	»	164	1,224	6	2	61	305	»	221
»	»	»	56	25	2	1	1	15	»	24	»	»	»	»	»	»
»	»	»	749	110	116	24	60	35	13	»	»	»	»	4	»	28
»	»	»	126	100	221	60	241	94	»	27	»	»	»	»	»	13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	621	235	1,033	2,459	91	1,476
»	»	»	18	40	»	»	4	6	»	»	»	10	132	125	»	31
8	»	»	176	7	»	»	»	5	»	»	27	»	»	526	142	70
»	»	»	16	9	»	»	6	37	»	»	226	1	»	323	45	398
»	»	»	133	8	»	»	»	128	»	1	253	35	15	»	499	65
»	»	»	18	»	»	»	»	11	»	»	8	»	»	283	»	14
»	»	»	110	19	»	»	20	13	»	4	818	11	99	76	23	662
117	819	118	15,093	17,078	7,073	4,943	14,359	18,597	2,123	11,103	2,371	418	2,153	8,231	957	9,483

La répartition des voyageurs, de station à station, est égale à l'arrivée comme u départ; les convois qui partent de Bruxelles emportent autant de voyageurs à Anvers qu'il en part d'Anvers pour Bruxelles, les différences sont insignifiantes, t la même chose a lieu entre toutes les localités.

Il n'en est pas ainsi à l'égard des marchandises, ce qui provient naturellement le la diversité des produits. Anvers, qui reçoit par mer et expédie sur tous les points du royaume des denrées et des matières premières encombrantes ou pondéreuses, aura toujours un mouvement beaucoup plus considérable au départ qu'à 'arrivée. La même observation s'applique à Liége, pour les expéditions de houille, t dans un sens inverse aux localités de la ligne de l'Est qui reçoivent leur charbon ar le chemin de fer.

Tableau du mouvement moyen, par station, des grosses marchandises transportées en 1842.

STATIONS.	POIDS		TOTAL.	MOUVEMENT MOYEN.	PROPORTION.	MOUVEMENT moyen DES RECETTES. — MOYENNE des recettes d'expédit^n et de réception.	PROPORTION.
	EXPÉDIÉ.	REÇU.					
Bruxelles	21,759	27,370	49,129	24,564	12 5/4	222,052 30	12 1/4
Malines	4,306	12,128	16,434	8,217	4 1/4	58,502 20	3 1/2
Anvers	34,853	13,802	48,655	24,328	12 1/2	290,381 28	16 3/4
Termonde	2,357	1,635	3,992	1,996	1	21,111 15	1 1/4
Gand	9,491	10,058	19,549	9,774	5	107,333 29	6 1/4
Bruges	1,233	2,301	3,534	1,767	3/4	21,243 56	1 1/2
Ostende.	3,594	1,370	4,964	2,482	1 1/4	38,096 56	2 1/4
Courtray	3,127	9,188	12,315	6,158	3	70,735 32	4
Tournay	181	819	1,000	500	1/4	5,945 20	1/2
Louvain.	27,980	15,093	43,073	21,536	11	141,737 25	8 1/4
Tirlemont	6,869	17,078	23,947	11,974	6	66,493 60	3 3/4
Landen	2,396	7,073	9,469	4,734	2 1/2	18,333 98	1
Waremme	3,302	4,943	8,245	4,123	2	18,178 44	1
Ans (Liége). . . .	50,169	32,956	83,125	41,562	21 1/2	432,618 23	24 5/4
St-Trond	2,996	11,103	14,099	7,050	3 3/4	47,286 29	2 3/4
Hal	836	2,371	3,207	1,603	5/4	8,860 27	1/2
Braine-le-Comte . .	2,257	418	2,675	1,338	3/4	9,806 43	5/4
Soignies	4,631	2,153	6,784	3,392	2	24,317 17	1 1/2
Mons	2,695	8,231	10,926	5,463	3	56,258 70	3
Stat^ns intermédiaires .	9,151	14,093	23,244	11,622	6	80,251 35	4 3/4
	194,183	194,183	388,366	194,183		1,739,542 57	

Nous avons résumé dans le tableau précédent, pour les principales stations, les quantités de marchandises expédiées mises en regard de celles qui y sont arrivées, le mouvement moyen, qui doit déterminer réellement le degré d'importance de ces stations, et la moyenne des recettes.

Ainsi Liége, qui a expédié 50,169 tonnes de marchandises, n'en a reçu que 32,956; ce dernier chiffre va probablement être réduit, à présent que les marchandises destinées pour l'Allemagne, passent par Liége sans s'y arrêter. Anvers a reçu 13,802 tonnes de marchandises, tandis que cette station en a expédié 34,853 tonnes; à Bruxelles, au contraire, il en est arrivé plus qu'il n'en a été expédié, de telle sorte que le mouvement moyen l'emporte en quantité d'une légère fraction sur le mouvement d'Anvers. Liége reste néanmoins au premier rang à l'égard de la masse des transports comme de la recette. Anvers vient ensuite quant à l'importance des recettes, puis Louvain et Gand.

Nous avons fait remarquer ce qu'il y avait de fâcheux, en ce qui touche au mouvement des voyageurs entre les diverses parties du pays, dans la solution de continuité à Bruxelles des lignes du Midi et du Nord. Pour les marchandises le chemin de fer reste entier; les waggons passent chargés d'une ligne sur l'autre, et il sera du plus haut intérêt d'examiner par là l'état des échanges entre les provinces de Hainaut et de Namur et celles d'Anvers et des Flandres; mais cette étude ne pourra être complète et ne sera faite avec fruit, que lorsque l'administration fera dresser une bonne statistique de l'espèce et de la nature des marchandises transportées. Voici la répartition par ligne des quantités de grosses marchandises expédiées en 1842.

De la ligne du Nord.	54,930	tonneaux	ou 28 $\frac{1}{4}$	p. °/₀.
— de l'Ouest	22,612	»	ou 11 $\frac{1}{2}$	—
— de l'Est	95,155	»	ou 49	—
— du Midi.	21,486	»	ou 11 $\frac{1}{4}$	—
	194,183			

Ces marchandises se sont divisées sur les différentes lignes entre elles, comme il suit :

	Pour la ligne du Nord.	de l'Ouest.	de l'Est.	du Midi.
De la lig. du Nord 54,930 t.	11,889 t. ou 21 3/4 p. c.	8,492 t. ou 15 1/2 p. c.	31,093 t. ou 56 1/2	3,456 t. ou 6 1/4
— de l'Ou. 22,612 t.	6,557 t. ou 29 —	11,634 t. ou 51 1/2 —	3,619 t. ou 16	802 t. ou 3 1/2
— de l'Est 95,155 t.	27,606 t. ou 29 —	5,640 t. ou 6 —	60,575 t. ou 63 1/2	1,334 t ou 1 1/2
— du Midi 21,486 t.	1,976 t. ou 9 —	1,044 t. ou 5 —	789 t. ou 3 1/2	17,683[1] t. ou 82 1/2

[1] Dans ce chiffre il y a 6,379 tonneaux destinés pour Bruxelles, ville qui se trouve appartenir à la fois à la ligne du Midi et à celle du Nord.

Les grosses marchandises transportées en 1842, se sont réparties par distances parcourues, comme il suit :

Transports à	5 lieues et au-dessous .	18,143	tonneaux	ou 9 ½	p. %.
—	6 à 10 lieues . . .	78,664	—	ou 40 ½	»
—	11 à 15 » . . .	31,572	—	ou 16 ¼	»
—	16 à 20 » . . .	13,807	—	ou 7	»
—	21 à 30 » . . .	49,180	—	ou 25 ¼	»
—	31 lieues et au-dessus .	2,817	—	ou 1 ½	»

La moyenne générale de la distance parcourue par les marchandises est de 14 lieues environ, mais cette répartition et la moyenne qui en résulte ont dû changer l'année dernière, par l'extension du parcours sur les lignes de l'Ouest (Tournay et la frontière de France), de l'Est (Verviers et la frontière de Prusse) et du Midi (Namur et Charleroy). Cette année le mouvement subira des modifications non moins sensibles, de sorte qu'il sera sage d'attendre les résultats de 1844, pour commencer à se former une opinion exacte sur l'importance du mouvement des marchandises et sa répartition.

Toutefois on peut voir déjà que, pour les marchandises comme pour les voyageurs, il y a une différence sensible entre les rapports des lignes de l'Est et de l'Ouest, et les rapports de ces lignes avec celle du Nord. La différence est moindre que pour les voyageurs, mais elle est encore assez grande; en effet, il est passé de la ligne de l'Ouest sur celle du Nord 6,557 tonnes de marchandises; il n'en est passé que 3,619 tonnes sur celle de l'Est. Et cette dernière n'a expédié que 5,640 tonnes de marchandises vers la ligne de l'Ouest, tandis qu'elle en expédiait 27,606 tonnes vers celle du Nord.

Si l'on devait apprécier le mouvement des voyageurs entre la ligne du Midi et les trois autres lignes d'après celui des marchandises, il faudrait admettre que ces relations sont bien peu multipliées, car il n'a été expédié en 1842 de la ligne du Midi que 3,803 tonneaux de marchandises pour les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, et il n'a été expédié de ces lignes pour le Midi que 4,592 tonneaux.

Mouvement des marchandises dites de diligences.

Ces différences dans les relations des quatre lignes entre elles, se font surtout remarquer dans le mouvement des petites marchandises, dites de diligences. Le tableau suivant résume ce mouvement de la même manière que nous avons résumé celui des grosses marchandises, en présentant en regard les quantités expédiées et celles reçues, afin de déterminer le mouvement moyen.

Tableau du mouvement moyen, par station, des petites marchandises transportées en 1842.

STATIONS.	EXPÉDIÉ.		REÇU.		TOTAL.		MOUVEMENT. moyen.		PROPORT^N.		MOUVEMENT moyen de RECETTE. (Moyenne des recettes d'expédition et de réception.)	Proportion.
	Colis.	Tonneaux.	Colis.	Tonneaux.	Colis.	Tonneaux.	Colis.	Tonneaux.	Colis.	Tonneaux.		
Bruxelles	62,857	3,319	42,536	3,011	105,393	6,330	52,696	3,165	26	24½	97,798 33	24¼
Malines	6,898	329	11,345	587	18,243	916	9,122	458	4½	3½	11,702 37	2¾
Anvers	32,421	2,208	21,934	1,201	54,355	3,409	27,177	1,704	13½	13	51,873 19	13
Termonde. . . .	4,009	349	5,140	222	9,149	571	4,575	286	2¼	2	8,117 39	2
Gand	23,011	1,254	22,235	1,212	45,246	2,466	22,623	1,233	11	10	39,278 45	9½
Bruges	6,472	254	10,158	371	16,630	625	8,315	312	4	2½	12,109 41	3
Ostende.	7,896	458	6,595	404	14,491	862	7,245	431	3½	3½	18,376 95	4½
Courtray	9,178	676	9,769	763	18,947	1,439	9,474	720	4¾	5½	23,181 60	5½
Tournay	150	44	509	89	659	133	329	67	»	½	1,613 80	½
Louvain.	7,097	790	10,811	624	17,908	1,414	8,954	707	4½	5¼	16,461 40	4
Tirlemont. . . .	4,777	407	7,507	508	12,284	915	6,142	457	3	3½	11,737 66	2¾
Landen	462	34	929	79	1,391	113	696	57	¼	¼	1,226 27	¼
Waremme . . .	769	28	1,941	166	2,710	194	1,355	97	¾	¾	2,280 51	½
Ans (Liége). . .	14,693	1,198	17,407	1,277	32,100	2,475	16,050	1,237	8	9¾	52,553 05	13
St-Trond	2,470	140	4,610	392	7,080	532	3,540	266	1¾	2	7,794 40	1¾
Hal	1,913	72	2,501	60	4,414	132	2,207	66	1¼	½	2,603 57	¾
Braine-le-Comte.	1,023	38	2,138	87	3,161	125	1,580	63	¾	½	2,150 26	½
Soignies.	921	49	1,986	91	2,907	140	1,454	70	¾	½	2,221 67	½
Mons	5,224	371	7,769	672	12,993	1,043	6,496	521	3¼	4	19,590 94	4¾
Stati^ons interméd.	10,435	890	14,856	1,092	25,291	1,982	12,646	991	6¼	7¾	25,598 22	6¼
TOTAUX. . .	202,676	12,908	202,676	12,908	405,352	25,816	202,676	12,908			108,269 44	

Il résulte de ce tableau que pour les marchandises de diligences, Bruxelles occupe le premier rang, et tout fait présumer que cette ville le gardera, quel que soit le développement ultérieur des marchandises de cette catégorie. Comme il n'y a pas de division de classe autre que celle du poids des colis, que les prix de transport sont les mêmes pour tous les produits, il s'ensuit que le mouvement de la recette peut être accepté comme représentant très-bien le degré d'importance du mouvement de chaque station.

On voit alors qu'en 1842 les bureaux de Bruxelles (Nord et Midi) ont eu un mouvement de 97,798 francs ou 24 ¼ p. % du mouvement total, c'est très-près du quart; Liége vient ensuite pour 52,553 ou 13 p. %; Anvers pour 51,873, également 13 p. %. Gand est au quatrième rang, pour 39,278 francs ou 9 ½ p. %; vient après cela Courtray 5 ½ p. %; Mons 4 ¾; Ostende 4 ½; Louvain 4 p. %.

Mais comme nous venons de le dire, il y a d'énormes différences dans les relations de ces différentes villes entre elles; de Bruxelles il a été expédié pour Anvers 11,081 colis et 431,000 kilogrammes de marchandises de diligences; pour Liége, 7,964 colis et 415,000 kilogrammes; pour Gand 7,664 colis et 300,000 kilogrammes; pour Malines 4,716 colis et 175,000 kilogrammes; pour Mons 4,254 colis et 423,000 kilogrammes. Les expéditions pour Bruges, Louvain et Tirlemont ont été d'environ 3,400 colis et 140,000 kilogrammes.

D'Anvers il a été expédié pour Bruxelles plus de marchandises de diligences qu'il n'en est arrivé (10,862 colis et 885,000 kilogrammes), ce qu'on peut attribuer à cette circonstance qu'Anvers est le principal point d'arrivée des produits manufacturés importés d'Angleterre en Belgique; mais ensuite il n'a été expédié de cette même station d'Anvers pour Gand, que 4,055 colis et 211,000 kilogrammes; pour Liége 3,506 colis et 303,000 kilogrammes; pour Malines 2,539 colis et 119,000 kilogrammes; pour Louvain 2,414 colis et 171,000 kilogrammes.

Gand, qui a expédié 5,773 colis et 200,000 kilogrammes pour Bruxelles, n'a expédié que 2,137 colis et 128,000 kilogrammes pour Anvers; 1,415 colis et 90,000 kilogrammes pour Liége, et 335 colis et 28,000 kilogrammes pour Mons; de sorte que les expéditions de Gand pour Bruxelles ont égalé, sinon dépassé, celles faites pour toutes les autres localités des lignes du Nord, de l'Est et du Midi. Les expéditions pour la ligne même de l'Ouest ont été assez considérables; pour Courtray, 3,709 colis et 314,000 kilogrammes; pour Bruges, 2,464 colis et 78,000 kilogrammes; pour Termonde, 1,300 colis et 63,000 kilogrammes; pour Ostende, 1,235 colis et 40,000 kilogrammes.

Les expéditions d'Ostende pour Bruxelles ont été de 2,148 colis et 147,000 kilogrammes; pour Bruges, 1,522 colis et 48,000 kilogrammes; pour Gand, de 1,241 colis et 91,000 kilogrammes. Celles faites pour Anvers, Liége, Louvain et Mons, ont été loin d'atteindre celles faites pour la seule ville de Bruxelles.

De Liége il a été expédié pour Bruxelles 5,762 colis et 342,000 kilogrammes; le mouvement tombe ensuite pour Anvers, à 1,757 colis et 248,000 kilogram.; pour Gand, à 1,263 colis et 78,000 kilogram. Pour Louvain, Waremme, Mons, Tirlemont et Courtray, les expéditions ont été encore au-dessous de celles faites pour Gand.

De Mons il a été expédié pour Bruxelles 1,645 colis et 256,000 kilogrammes. Le mouvement tombe ensuite pour Anvers, à 882 colis et 18,000 kilogrammes; pour Liége, à 626 colis et 9,000 kilogrammes; pour Gand, à 163 colis et 4,000 kilog.

Ces chiffres autorisent à croire que Bruxelles est devenu véritablement le centre des principales transactions en produits manufacturés; il semble que ces produits y font comme une espèce de halte avant de se répartir sur les autres points du pays. Ils y affluent en outre en plus grande quantité, parce que les consommateurs, tant permanents que de passage, y sont plus nombreux.

Mais sur ce point encore il faut exprimer le vœu de la confection d'une statistique détaillée par espèce et nature de produits de tout le mouvement des transports; cette statistique aiderait merveilleusement à faire apprécier la situation exacte de tous les centres industriels du pays, et à déterminer le degré d'activité de la consommation.

Des sommes considérables sont dépensées tous les ans pour obtenir le relevé, article par article, par pays de provenance et de destination, du mouvement du commerce de la Belgique avec l'étranger, un intérêt infiniment plus grand devrait être attaché à la confection d'un pareil travail sur le commerce intérieur. Il est incontestable qu'à l'aide du chemin de fer il serait facile d'établir les comparaisons les plus utiles, les mieux faites pour éclairer le Gouvernement, les Chambres et le pays sur la position de nos villes manufacturières, puisqu'on pourrait constater avec assez d'exactitude les quantités de matières premières qu'elles auraient reçues, et celles des produits fabriqués qu'elles auraient expédiées.

Mouvement des fonds et valeurs.

Le tableau suivant présente, dans la même forme que le précédent, le mouvement des fonds et valeurs.

Tableau du mouvement moyen, par station, des fonds et valeurs transportés en 1842.

STATIONS.	NOMBRE DE GROUPS au DÉPART.	NOMBRE DE GROUPS à L'ARRIVÉE.	TOTAL.	MOUVEMENT moyen.	PROPORTION.
Bruxelles.	4,931	6,247	11,178	5.589	24 3/4
Malines	640	745	1,385	692	3
Anvers	1,889	4,498	6,387	3,194	14
Termonde	515	461	976	488	2
Gand	2,551	2,178	4,729	2,364	10 1/2
Bruges	1,074	694	1,768	884	3 3/4
Ostende	540	1,120	1,660	830	3 3/4
Courtray.	1,635	1,105	2,740	1,370	6
Louvain	1,114	1,090	2,204	1,102	5
Tirlemont	705	426	1.131	566	2 1/2
Liége.	2,747	1,720	4,467	2,233	10 1/4
St-Trond.	910	320	1,230	615	2 3/4
Mons	1,059	629	1,688	844	3 3/4
Stations intermédiaires.	2,297	1,374	3,671	1,836	8
TOTAUX. . .	22,607	22,607	45,214	22,607	

Jusqu'à présent le transport des finances par l'entremise de l'administration du chemin de fer est peu considérable, ce qui tient à la continuation des opérations de quelques grandes entreprises de messageries, en possession depuis longtemps de la confiance du commerce; ce transport étant extrêmement avantageux, ces entreprises ont pu facilement, en réduisant leurs prix, soutenir la concurrence du chemin de fer. Tout le mouvement s'est borné en 1842 à 22,607 groups. Bruxelles a eu un mouvement moyen de 5,589 ou 24 $\frac{3}{4}$ p. %, Anvers de 3,194 ou 14 p. %, Liége de 2,233 ou 10 $\frac{1}{4}$ p. %, Gand de 2,364 ou 10 $\frac{1}{2}$ p. %; viennent ensuite Courtray pour 6 p. %, Louvain pour 5 p. %, Mons pour 3 $\frac{3}{4}$ p. %.

Sur 4,931 groups expédiés de Bruxelles, il y en avait 1,616 ou un tiers environ pour Anvers, 597 pour Liége, 528 pour Gand, 269 pour Ostende et 259 pour Courtray.

D'Anvers il a été expédié 888 groups pour Bruxelles, ou près de la moitié du total des expéditions; de Gand il en a été expédié aussi pour Bruxelles 850 ou un tiers, puis 419 pour Anvers et 423 pour Courtray.

Les deux cinquièmes (424 groups) des finances expédiées de Bruges étaient destinées pour Bruxelles. Cette proportion est la même pour les expéditions de Liége; Bruxelles y entre pour 1,053 groups sur 2,747, Anvers pour 664, Gand pour 207. Sur 1,059 groups expédiés de Mons, il y en a eu 471 pour Bruxelles, 200 pour Anvers, 72 pour Liége et 58 pour Gand.

Mouvement des voitures.

Le tableau ci-après indique comment se sont répartis, tant au départ qu'à l'arrivée, les 2,978 voitures transportées sur le chemin de fer en 1842.

Tableau du mouvement moyen, par station, des voitures transportées en 1842.

STATIONS.	NOMBRE DE VOITURES au DÉPART.	NOMBRE DE VOITURES à L'ARRIVÉE.	TOTAL.	MOUVEMENT moyen.	PROPORTION.
Bruxelles.	1,027	881	1,908	954	32
Malines	55	54	109	55	2
Anvers	159	276	435	217	7 $\frac{1}{4}$
Gand	155	168	323	162	5 $\frac{1}{2}$
Ostende	266	279	545	272	9
Courtray.	128	164	292	146	5
Liége	655	698	1,353	676	22 $\frac{5}{4}$
Mons et Quiévrain . .	168	283	451	226	7 $\frac{1}{2}$
Autres stations . . .	365	175	540	270	9
TOTAUX . . .	2,978	2,978	5,956	2,978	

Pour ce transport aussi, Bruxelles occupe le premier rang. Le mouvement moyen a été de 954 voitures ou de 32 p. %; Liége vient ensuite pour 676 voitures ou 22 $\frac{3}{4}$ p. %, puis Ostende pour 272 voitures ou 9 p. %, Mons et Quiévrain pour 226 voitures ou 7 $\frac{1}{2}$ p. %, Anvers pour 217 voitures ou 7 $\frac{1}{4}$ p. %.

On sait que le mouvement des voitures est dû en général au passage de voyageurs étrangers; mais il est remarquable de voir qu'il en est peu qui traversent la Belgique sans s'y arrêter, et notamment sans venir à Bruxelles. C'est un motif de plus de regretter la résolution qui a fait de Malines le point central des chemins de fer. Nous avons dit par suite de quelles considérations cette décision a été proposée aux Chambres et acceptée par elles; on peut toutefois placer parmi les prévisions de l'avenir celle de la construction de branches de raccordement qui, d'Ostende et de Liége, conduiraient directement les voyageurs à Bruxelles sans entrer dans la station de Malines.

Sur 1,027 voitures parties de Bruxelles, 353 étaient destinées pour Liége, c'était évidemment des voyageurs étrangers se rendant en Allemagne; il y en a eu ensuite 156 pour Anvers, 314 pour Mons et Quiévrain, 95 pour Ostende et 56 pour Courtray, ensemble 818 voitures se rendant toutes à la frontière.

Sur 655 voitures parties de Liége, point extrême en 1842 de la ligne de l'Est, 364 sont venues à Bruxelles, il y en a eu seulement 96 pour Ostende (ayant par conséquent traversé le pays sans s'y arrêter), 70 pour Anvers et 8 pour Mons.

Sur 359 voitures parties d'Anvers, il y en a eu 164 pour Bruxelles, ou près de moitié, et 128 pour Liége.

D'Ostende, au contraire, le mouvement le plus considérable a été dans le sens du passage direct, sur 266 voitures parties de cette station, il y en a eu 122 pour Liége, puis 62 pour Bruxelles, 30 pour Gand et 25 pour Bruges.

De Mons et Quiévrain il est parti 168 voitures, sur ce nombre 143 se sont arrêtées à Bruxelles.

De Courtray il est parti 128 voitures, 54 ou les deux cinquièmes sont venues à Bruxelles, 28 seulement sont allées directement à Liége.

A présent que le chemin de fer touche sur tous les points à la frontière, l'on pourra constater avec exactitude la part que prennent les étrangers dans le mouvement des voitures. Il est probable toutefois qu'à mesure que les lignes vont s'étendre davantage en France et pénétrer plus avant en Allemagne, le nombre des voyageurs en équipage diminuera.

Mouvement des chevaux et du bétail.

Jusqu'ici le mouvement du transport des chevaux a été très-peu considérable, puisqu'il s'est borné en 1842 à 854. Il est résumé par station et en moyenne dans le tableau suivant :

Tableau du mouvement moyen, par station, des chevaux transportés en 1842.

STATIONS.	NOMBRE DE CHEVAUX au DÉPART.	NOMBRE DE CHEVAUX à L'ARRIVÉE.	TOTAL.	MOUVEMENT moyen.	PROPORTION.
Bruxelles	224	168	392	196	23
Anvers	345	23	368	184	21 $\frac{1}{2}$
Gand	37	49	86	43	5
Ostende	36	23	59	29	3 $\frac{1}{2}$
Ans à Liége. . . .	113	114	227	114	13 $\frac{3}{4}$
Autres stations . . .	99	477	576	288	33 $\frac{3}{4}$
TOTAUX. . .	854	854	1,708	854	

Sous le rapport des départs, Anvers occupe le premier rang; on sait qu'il y arrive un certain nombre de chevaux d'Angleterre, mais le calcul du mouvement moyen maintient Bruxelles en tête pour 196 chevaux ou 23 p. %; la moyenne de ceux qui sont partis et arrivés à Anvers est de 184 ou 21 $\frac{1}{2}$ p. %. Ce transport ne prendra jamais beaucoup d'importance, attendu qu'on ne peut pas mettre plus de trois chevaux sur un waggon, ce qui élève de suite le prix du transport au-dessus de ce qu'il en coûte pour la conduite des chevaux par les routes ordinaires.

Le mouvement du transport du gros et du petit bétail est résumé dans les deux tableaux ci-après.

Tableau du mouvement moyen, par station, du gros bétail transporté en 1842.

STATIONS.	NOMBRE DE TÊTES au DÉPART.	NOMBRE DE TÊTES à L'ARRIVÉE.	TOTAL.	MOUVEMENT moyen.	PROPORTION.
Bruxelles	227	1,570	1,797	898	21 $\frac{3}{4}$
Malines	1,782	152	1,934	967	23 $\frac{1}{2}$
Anvers	275	111	386	193	4 $\frac{3}{4}$
Termonde	113	301	414	207	5
Gand	154	45	199	100	2 $\frac{1}{2}$
Bruges	157	38	195	97	2 $\frac{1}{4}$
Courtray	13	964	977	489	11 $\frac{3}{4}$
Tirlemont	508	6	514	257	6 $\frac{1}{4}$
Ans et Liége. . . .	20	299	319	159	4
St-Trond.	538	5	543	272	6 $\frac{3}{4}$
Hal	150	3	153	76	1 $\frac{3}{4}$
Autres stations . . .	170	613	783	392	9 $\frac{3}{4}$
TOTAUX. . . .	4,107	4,107	8,214	4,107	

Tableau du mouvement moyen, par station, du petit bétail transporté en 1842.

STATIONS.	NOMBRE DE TÊTES au DÉPART.	NOMBRE DE TÊTES à L'ARRIVÉE.	TOTAL.	MOUVEMENT moyen.	PROPORTION.
Bruxelles.	90	876	966	483	2
Malines	58	4,768	4,826	2,413	10
Anvers.	185	4,488	4,673	2,336	10
Termonde	329	5,600	5,929	2,965	12 3/4
Gand	680	304	984	492	2 1/2
Bruges	6,194	137	6,331	3,165	13 1/2
Courtray	73	1,364	1,437	719	3
Tirlemont	11,457	116	11,573	5,786	24 1/4
Ans et Liége. . . .	90	485	575	288	1
St-Trond.	1,733	4	1,737	868	3 1/2
Mons	17	2,929	2,946	1,473	6
Autres stations . . .	2,884	2,719	5,603	2,802	11 3/4
TOTAUX. . . .	23,790	23,790	47,580	23,790	

A l'égard du gros bétail c'est Malines qui est en première ligne dans l'ordre d'importance, pour 23 ½ p. %. Cette proportion dépasse 40 p. % pour les départs (1,782 têtes sur 4,107), et Bruxelles, qui figure dans le mouvement moyen pour 21 ¾ p. %, entre seulement pour 5 p. % dans le mouvement des départs.

Sur les 1,782 têtes parties de Malines, il y en a eu 770 pour Courtray, évidemment destinées pour la France, et 520 pour Bruxelles.

St-Trond a expédié 538 têtes de gros bétail; sur ce nombre 471 étaient destinées pour Bruxelles, et seulement 23 pour Liége. Par une bizarrerie qui doit trouver son explication dans des circonstances toutes particulières, presque personnelles, Tirlemont, plus près de Bruxelles que St-Trond, a expédié à Liége 244 têtes de gros bétail sur 508, et en a expédié seulement 126 à Bruxelles.

Tirlemont est entré pour près de moitié dans le mouvement d'expédition du petit bétail (11,457 têtes sur 23,790). Ce bétail s'est réparti d'une manière assez peu en rapport avec les prévisions qu'on pourrait former sur ce point. Ainsi, Bruxelles n'a reçu que 323 têtes, tandis qu'il en a été expédié 2,706 pour Mons, 2,825 pour Anvers et 3,782 pour Malines. Sur 6,194 têtes expédiées de Bruges, il y en a eu 4,914 pour Termonde, et des 1,733 expédiées de St-Trond, il y en a eu 1,502 pour Anvers et seulement 82 pour Bruxelles.

Dès à présent, au reste, et sans attendre les développements ultérieurs sur lesquels on peut compter, le mouvement du transport des marchandises par les che-

mins de fer, dépasse en Belgique, et de beaucoup, ce qu'il est proportionnellement dans les autres pays. Nous avons vu qu'en Angleterre le transport des bagages, des marchandises, du bétail, etc., est entré en 1842 pour vingt-cinq millions de francs sur une recette totale de cent huit millions; la proportion est donc de 23 p. %. Dans cette même année la proportion a été en Belgique de 37 ¼ p. %, nonobstant l'extrême modicité des prix du transport, et elle s'est élevée en 1843 à 39 ¼ p. %. En France et en Allemagne la proportion du produit du transport des choses descend, comme en Angleterre, au-dessous du quart.

Après avoir exposé l'origine des chemins de fer belges et ce qui se rattache à leur construction, nous avons passé en revue le mouvement du transport des voyageurs et des marchandises; nous allons examiner maintenant quels sont les résultats tant directs qu'indirects de cette grande entreprise.

Résultats directs de l'exploitation des chemins de fer. — Compte des produits nets.

Les produits des chemins de fer figurent au Budget des Voies et Moyens de 1844 pour 10,600,000 francs.

D'autre part il est demandé au budget des dépenses 5,696,800 francs pour l'administration générale, l'entretien, la police de la route et les frais divers de transports; il resterait donc une somme de 4,903,200 francs pour le service des intérêts des capitaux employés à la construction. Nous avons vu que jusqu'à ce jour les capitaux employés, en y comprenant les intérêts pendant la construction des routes, s'élèvent à 159 millions. L'excédant des recettes sur les dépenses équivaudrait ainsi à 3 p. % du capital engagé. Il y aurait par conséquent une insuffisance d'environ 3 millions pour couvrir la totalité des intérêts.

Nous ne parlons pas de l'amortissement. Il nous paraît, en effet, que les sommes comprises au budget de la dette publique, pour l'amortissement des divers emprunts contractés, ne peuvent pas être portées au compte des chemins de fer. On conçoit qu'une compagnie particulière qui obtient une concession, doit, sur les produits même de la route, former un fonds d'amortissement, parce que sa concession, quelque longue que soit sa durée, fût-elle de 90 ou de 99 ans, a toujours un terme qu'il faut envisager à l'avance et par suite préparer le remboursement du capital[1]. On conçoit également qu'un fonds d'amortissement soit créé pour un objet sujet à détérioration, et devant tôt ou tard finir par dis-

[1] En Angleterre où les concessions sont perpétuelles, les compagnies ne forment aucun fonds d'amortissement; elles ne remboursent point leurs actions.

paraître, mais un chemin de fer construit par l'État n'est dans aucun de ces cas.

La durée d'une concession est limitée, celle de l'existence de l'État ne l'est point; le chemin de fer n'est pas susceptible de détérioration, puisqu'il se renouvelle et s'entretient par les allocations annuelles. L'État n'a pas plus besoin de songer à amortir le coût de la dépense des chemins de fer, qu'il ne songe à amortir celle de la construction de toutes les autres voies de communications. Si, à chaque emprunt, il a été attaché une dotation pour l'amortissement, c'est dans l'intérêt du crédit public, et ce serait à tort qu'on mettrait au compte des voies de communications des charges qui auraient pour effet de les livrer gratuitement aux générations à venir.

Il est très-vrai qu'en 1834 comme en 1837, on pensait que les chemins de fer pourraient produire largement de quoi fournir aussi bien à l'amortissement qu'au payement des intérêts. D'autres espérances furent même conçues; on attendait des chemins de fer des résultats merveilleux pour le trésor; il nous souvient qu'un orateur exprimait dans le sein de la Chambre des représentants, l'opinion qu'on pourrait y trouver la possibilité de supprimer l'impôt du sel.

Ces illusions, car c'était véritablement des illusions, se sont évanouies. Loin qu'on puisse attendre aujourd'hui des chemins de fer un excédant de produit sur la totalité des charges auxquelles ils doivent faire face, on est contraint de renoncer à l'idée de les voir même remplir les conditions du système exposé en 1838 et 1839, et d'après lequel les chemins de fer devaient se suffire pleinement à eux-mêmes.

Le rapprochement des prévisions de recettes et de dépenses pour l'année dans laquelle nous venons d'entrer, laisse un excédant de 3 p. % du montant du capital engagé. Eh bien, nous croyons que ce taux de 3 p. % ne sera même pas tout à fait atteint dans l'avenir. Nous croyons que lorsque le compte du fonds de construction sera entièrement fermé, qu'il n'y aura plus aucune confusion de dépenses, que les allocations pour le service de la route seront fixées comme elles doivent l'être, l'excédant des produits ne dépassera pas 2 $\frac{1}{2}$ p. %.

Sans doute les recettes sont loin d'avoir atteint leur *maximum;* c'est d'hier à peine que la jonction des lignes belge et rhénane a été opérée; les rapports avec l'Angleterre ne sont pas encore établis comme ils le seront prochainement, et les lignes qui se dirigent vers la France doivent beaucoup attendre de la construction du grand chemin du Nord de Paris à Valenciennes et Lille. D'un autre côté on peut supposer que certaines modifications de tarif faites, moins peut-être en vue d'élever les prix que de multiplier le transport tant des hommes que des choses, produiraient d'heureux résultats pour le trésor.

Mais si les recettes n'ont pas atteint leur *maximum*, les dépenses en sont encore plus loin. Nous avons déjà dit quelle confusion inévitable résultait entre le compte de construction et celui de l'exploitation, de ce qu'on désigne sous le nom de tra-

vaux de parachèvement. Et puis de gros articles de dépenses ont été jusqu'ici presque totalement omis, d'autres le sont encore entièrement.

Lorsque les chemins de fer seront terminés, il y aura environ trois millions de billes de placées; le coût moyen de la bille en chêne est, avec les frais de la pose, de quatre francs, cette partie de la dépense s'élèvera par conséquent à douze millions. L'on sait qu'il est impossible d'attendre des meilleures billes en chêne, une durée de plus de douze ans, c'est même une durée que n'auront pas la plupart des billes sur lesquelles repose actuellement la voie; il s'ensuit donc tout naturellement que si les expériences faites pour la substitution de billes en fer laminé aux billes en bois ne sont pas couronnées de succès, il faudra, dans un temps plus ou moins éloigné, porter chaque année au budget un million pour renouvellement des billes. Au budget de 1844, il n'est demandé que 180 mille francs pour cet objet.

On ne peut pas porter à moins de vingt millions le coût de la totalité des fers qui auront été employés. Quel sera le montant de l'allocation annuelle nécessaire pour le renouvellement? Nous avouons franchement l'ignorer; les ingénieurs sont eux-mêmes très-loin d'être fixés sur la durée moyenne des rails. Un grand nombre de causes peuvent influer sur cette durée : la qualité des fers; le poids des rails, la solidité de la fondation, la multiplicité et le poids des convois, etc. Toutefois, s'il est difficile de fixer un chiffre, on peut affirmer hardiment que la dépense annuelle dépassera cinq cent mille francs. Or, il n'est rien demandé au budget de 1844, non certes qu'on suppose qu'il n'y aura pas de rails à remplacer dans le cours de l'année, mais parce que l'administration se servira de rails acquis au moyen de crédits précédemment ouverts.

Il a déjà été affecté au delà de dix-neuf millions pour le matériel d'exploitation, et cette partie de la dépense finira par absorber, d'après nos prévisions, 28 ou 29 millions. Jusqu'ici il n'a été porté aucun crédit dans les budgets pour renouvellement de ce matériel, et ce sera là, peut-être, la plus forte des dépenses réservées pour l'avenir. Nous savons que le matériel est entretenu avec le plus grand soin, l'entretien est même conduit de telle sorte qu'il équivaut à un petit renouvellement; mais cela ne dispensera pas de l'obligation de faire construire chaque année du matériel entièrement neuf. Dans les entreprises de messageries, qui peuvent à beaucoup d'égards être prises pour exemple, l'entretien des voitures est basé sur le système adopté dans les ateliers du chemin de fer, c'est-à-dire, que le remplacement de roues, d'essieux, et d'autres pièces usées par des pièces neuves, prolonge considérablement la durée des voitures, mais il n'en faut pas moins construire chaque année un certain nombre de voitures neuves. Le chemin de fer devra forcément se soumettre à cette obligation.

En général, les grands établissements portent dans leur budget 10 p. % pour

renouvellement du mobilier industriel. Il y aurait de l'exagération à supposer qu'au chemin de fer l'allocation doive jamais être aussi élevée, d'autant plus qu'elle comprendrait alors en partie un amortissement auquel, par les considérations que nous avons déjà déduites, il n'y a pas lieu de songer; mais il semble que c'est se montrer assez modéré de penser qu'il faudra de trois à quatre pour cent. On en pourrait juger d'ailleurs par une expertise de la valeur actuelle du matériel acheté ou construit depuis 1835, et nous ne croyons pas nous tromper en disant que le résultat de cette expertise confirmerait pleinement nos données. S'il en est ainsi, c'est donc encore environ un million qu'il faut prévoir, comme devant augmenter d'ici à quelques années les besoins du service de l'exploitation.

Il y aura ensuite une autre nouvelle allocation à faire figurer au budget, pour l'entretien des bâtiments.

Nous nous empresserons d'ajouter qu'il est permis d'espérer que ces énormes augmentations de dépenses, s'élevant ensemble à près de trois millions, seront atténuées par d'importantes économies sur les frais ordinaires d'exploitation. La consommation du coke, qui s'est élevée pendant quelque temps jusqu'à 95 kilogrammes par lieue parcourue, est déjà descendue à 60 kilogrammes, et les perfectionnements apportés à la construction des locomotives, joints à des améliorations dans l'organisation de leur marche, la réduiront encore de beaucoup. Le doublement de la voie dans certaines directions et l'augmentation du nombre des waggons affectés au transport des marchandises, permettront d'accroître l'effet utile du matériel, et d'éviter dans une foule de cas sa circulation à vide. D'autres économies deviendront probablement possibles sur le personnel et les autres frais d'administration, par suite de l'expérience acquise.

Néanmoins, en tenant compte d'une part, de l'augmentation presque certaine des produits et des économies à opérer, mais d'autre part aussi de l'accroissement de dépenses qui résultera du renouvellement normal des billes, des fers et du matériel, on doit reconnaître qu'il est sage, prudent, de borner à deux et demi pour cent ($2\frac{1}{2}$ p. %) les prévisions de l'excédant réel des produits, applicable au service des intérêts du capital engagé.

Ce n'est pas là, nous l'avons déjà rappelé, le résultat financier qu'on attendait des chemins de fer. C'est en envisageant ce seul côté de la question qu'on se laisse aller à l'idée de considérer cette grande entreprise comme une charge pour le pays; qu'on exprime parfois le regret qu'elle ait pris d'aussi grands développements.

En élargissant le cadre de l'examen, en envisageant la question des chemins de fer dans son ensemble, on arrive à se former une tout autre opinion, et d'abord on aperçoit que les chemins de fer l'emportent, même sous le rapport exclusivement financier, sur toutes les autres voies de communication du pays.

Nous avons exposé les modifications capitales apportées à la pensée première de la création du chemin de fer; nous avons dit par suite de quels concours de circonstances, il s'était fait qu'au lieu d'une route spéciale, restreinte dans d'étroites limites, ayant un but déterminé, on avait décrété tout un système de communications intérieures, et comment dès lors on ne pouvait plus raisonnablement demander des résultats exceptionnels, extraordinaires. La pensée de 1830, le projet de 1833, ont été transformés dans leur principe et dans leur but, et néanmoins nous répéterons encore que le nouveau système de voies de communication l'emporte sur tous les autres, quant à ses résultats financiers.

Comparaison des produits nets des chemins de fer et des autres voies de communication.

Les budgets provinciaux pour 1844 comprennent environ 450,000 francs destinés à divers travaux d'amélioration à la voirie vicinale; l'État accorde en outre une somme de 100,000 francs, qu'il répartit en subsides. Ce n'est pas trop compter que d'ajouter une somme double de celles votées par l'État et les provinces, comme formant la part des communes en subsides et prestations. Ainsi, c'est environ 1,650,000 francs qui sont dépensés chaque année pour l'ouverture, l'entretien ou l'amélioration des chemins vicinaux.

Il n'existe sur presque tous ces chemins ni barrières ni péages d'aucune espèce. Ils n'en sont pas moins considérés comme un immense bienfait.

Il y a maintenant dans le royaume :

	694	lieues de routes de l'État,
	339	lieues de routes provinciales,
	97	lieues de routes concédées,
Ensemble. . . .	1,130	lieues de routes pavées.

En 1830 les provinces possédaient seulement 148 lieues de routes. L'étendue de ces routes a donc plus que doublé depuis la révolution.

Ce résultat a été obtenu au moyen d'impositions extraordinaires et par des emprunts. Les budgets provinciaux de 1844 nous apprennent que les frais d'entretien absorberont la totalité du produit des barrières; il n'y a aucun excédant quelconque pour le service des intérêts des emprunts contractés par les provinces, encore moins pour le remboursement des impositions extraordinaires, et loin de regretter

les capitaux dépensés, on cherche de toutes parts les moyens de construire de nouvelles routes, parce qu'on sait quelle est leur influence sur la richesse publique.

L'État possède, comme nous venons de le dire, 694 lieues de routes. Il en possédait à la fin de 1830, 545 lieues, dont il faut déduire l'étendue des routes des parties cédées du Limbourg et du Luxembourg. Ces 694 lieues de routes ont coûté environ cent millions, et nous voyons au budget de 1844, le produit des barrières évalué à deux millions, ou à 325,000 francs au-dessus de la somme de 1,675,000 francs demandée pour l'entretien. Les 325,000 francs d'excédant ne sont pas suffisants pour couvrir la dépense du personnel du corps des ponts et chaussées; il s'ensuit que sous le rapport financier, le capital engagé dans les routes équivaudrait à un capital entièrement perdu. Telle n'est pas assurément l'opinion qu'on en a. On considère au contraire et avec raison, comme de l'argent bien employé, celui qui a servi à construire toutes ces routes.

Qu'on ne croie pas après cela que ce résultat financièrement négatif fût tout autre avant l'ouverture du chemin de fer. En 1834, le produit des barrières s'est élevé, d'après les comptes définitifs du trésor, à 2,138,096 francs; pendant cette même année il a été dépensé pour l'entretien des routes 1,315,900 francs et environ 300,000 francs pour le personnel des ponts et chaussées, l'excédant net a donc été seulement de 522,000 francs ou de *trois quarts pour cent* ($\frac{3}{4}$ p. %) du capital représenté par les routes construites.

Ainsi avant que les chemins de fer fussent décrétés, les routes ne rapportaient que $\frac{3}{4}$ p. %, et personne certes n'eût songé à présenter leur construction comme une chose fâcheuse pour le pays.

L'État et les provinces encouragent de toutes manières, et notamment par des subsides, les communes à faire de grands sacrifices pour compléter et améliorer la voirie vicinale, laquelle ne produit rien, pas même de quoi couvrir la moindre part des frais d'entretien.

Les provinces s'imposent des centimes additionnels extraordinaires, contractent des emprunts, pour construire des routes dont les produits couvrent à peine les dépenses d'entretien. Loin de s'effrayer de ce résultat, de renoncer aux projets qu'elles ont formés pour la construction de routes nouvelles, les provinces envisagent l'état actuel des choses comme parfaitement acceptable. Elles pensent que les avantages généraux qui découlent de l'ouverture de toute nouvelle voie de communication sont une compensation suffisante aux sacrifices qu'imposent la construction de ces routes; elles aspirent enfin après le moment de poursuivre, aux mêmes conditions, l'exécution des routes projetées.

Il en est de même des routes de l'État; leurs produits ne font également que couvrir les frais d'entretien, et ne laissaient avant la construction des che-

mins de fer qu'un excédant insignifiant; malgré cela, il est certain qu'il y aura unanimité dans les Chambres pour accorder au Gouvernement de nouveaux crédits pour construction de routes, aussitôt que la situation du trésor le permettra.

Les produits des canaux et rivières figurent au budget des voies et moyens de 1844 pour 1,989,602 francs; les crédits demandés pour le service de ces canaux et de ces rivières pendant la même année montent à 1,191,767 francs, l'excédant est par conséquent de 797,835 francs. Cet excédant ne représente peut-être pas *un pour cent* du coût des canaux que possède l'État et du montant des capitaux employés aux ouvrages de toute espèce faits pour régler et améliorer la navigation des rivières; et pas une seule voix ne s'élève pour déplorer la destination qu'ont reçue ces capitaux, parce que sur ce point encore on tient compte des avantages généraux de ces voies de communication.

Comment donc les chemins de fer seraient-ils une chose regrettable, alors qu'ils donnent un produit net supérieur de beaucoup à celui des chemins vicinaux, des routes, des canaux et rivières; qu'ils rendent au moins autant de services et ont autant d'influence sur le développement de la fortune publique ? Il y aurait là une contradiction évidente.

Si les résultats obtenus ne sont pas ceux qu'on attendait, c'est, il faut le répéter sans cesse, aux modifications apportées au projet primitif qu'on doit l'imputer; c'est la suite d'une transformation qui a fait des chemins de fer un système ordinaire de voies de communication.

On oppose fréquemment aux chemins de fer belges l'exemple des chemins de fer étrangers, mais on ne fait pas assez attention que ces derniers sont placés en général dans des conditions spéciales, que ce sont pour la plupart des lignes de choix, construites dans des directions particulièrement favorisées, tandis qu'en Belgique on a un système complet, embrassant à la fois les contrées où le mouvement est le moins important avec celles où il est le plus considérable.

Exploitée isolément, la ligne de Bruxelles à Anvers donnerait des bénéfices qui égaleraient sans aucun doute ceux de la ligne de Liverpool à Manchester. Les résultats particuliers de la ligne de Liége à Anvers et à Bruxelles, ne seraient probablement pas inférieurs à ceux du rail-way de Londres à Birmingham. S'il en est autrement, c'est qu'il y a ici un ensemble de sections parmi lesquelles il y en a de médiocres et de mauvaises. En Angleterre même, malgré toutes les causes de prospérité des chemins de fer, nonobstant la densité de la population, la différence dans la richesse individuelle et dans les habitudes des classes riches et moyennes, l'ensemble des produits nets des chemins de fer ne dépasse guère cinq pour cent de la totalité des capitaux employés. C'est que dans ce pays aussi, à côté de lignes donnant de grands bénéfices, il y en a qui parviennent difficilement à couvrir leurs frais d'exploitation.

Sacrifices faits à l'étranger pour la construction des chemins de fer.

D'après le compte que nous avons fait plus haut, il ne faudrait attendre des produits du chemin de fer qu'un excédant net de deux et demi pour cent du capital engagé, et comme nous avons calculé que le coût total du réseau achevé et complété sera de 200 millions, c'est en définitive comme si l'État faisait un sacrifice de la moitié de cette somme ou de 5 millions par an; mais partout, à la seule exception de l'Angleterre, les gouvernements se sont imposé d'assez grands sacrifices, lorsqu'ils ont voulu obtenir la construction d'un système complet de chemins de fer.

En Angleterre on a pu l'éviter par les causes que nous avons indiquées. M. de Bourgoing [1] nous apprend qu'en Allemagne de grands avantages ont été presque toujours accordés aux compagnies.

En Prusse, pour le chemin de fer de Magdebourg à Brunswick, Hanovre et Minden, le gouvernement a fait niveler à ses frais le terrain. Dans différentes autres directions, on a fait de même les terrassements aux frais de l'État. Au mois de novembre dernier, le gouvernement prussien a accordé aux compagnies concessionnaires de chemin de fer, la franchise de port pour toutes leurs correspondances, et il les a exemptées du droit de timbre sur tous les actes qu'elles auraient à passer, et sur toutes les pièces qu'elles auraient à produire, tant judiciairement qu'extrajudiciairement.

En Saxe les prises d'actions et les garanties d'un *minimum* d'intérêt sont employées pour faciliter la construction des chemins de fer. Pour assurer l'exécution de la ligne saxo-bavaroise, les deux gouvernements se sont intéressés pour un quart dans l'entreprise, et ont garanti aux actionnaires qui ont fourni le surplus, un *minimum* d'intérêt de 4 p. %.

La Saxe, le grand duché de Saxe-Weimar, et les duchés de Meiningen et de Cobourg-Gotha, ont fait une convention relative à la jonction des chemins de fer du Nord avec le Sud, et de l'Est avec l'Ouest de l'Allemagne. L'établissement de ces deux routes de jonction sera confié à une compagnie d'actionnaires auxquels les gouvernements assurent un *minimum* d'intérêt de 3 p. %, indépendamment d'autres grands avantages.

En Bavière le concours de l'État a lieu par prêt de fonds à modique intérêt, par prise d'actions, garantie d'un *minimun* d'intérêt, cessions de terrains et fournitures de bois à bas prix.

Le gouvernement hanovrien a résolu que les intérêts du chemin de fer de

[1] *Tableaux de l'état actuel et des progrès probables des chemins de fer de l'Allemagne.*

Hanovre à Brunswick et Celle, de Celle à Harbourg (vis-à-vis de Hambourg sur l'Elbe) et de Hanovre par Werden à Brême, seraient garantis par l'État. Quant au dernier chemin, la moitié des intérêts sera garantie par le sénat de la ville de Brême.

En Autriche, pour la ligne de Budweis à Linz, le gouvernement a accordé à la compagnie concessionnaire le monopole du transport du sel, ce qui fut suffisant pour déterminer la réunion des capitaux.

D'autres avantages ont été accordés aux compagnies formées depuis. Plus récemment, un décret de l'empereur a rangé les chemins de fer en deux classes : les chemins de fer de l'État et les chemins de fer particuliers. Les priviléges déjà concédés pour de grandes lignes à des compagnies particulières sont maintenus, mais là où il n'existe point de compagnies, tous les travaux seront exécutés désormais aux frais de l'État. Ce décret a été rendu surtout en vue d'assurer l'exécution d'un système complet, et notamment des lignes qui, se dirigeant vers la Bohême et la Hongrie, ne seraient pas assez productives pour que des compagnies voulussent s'en charger.

Le gouvernement russe exécute à ses frais l'immense ligne de St-Pétersbourg à Moscou, bien qu'il soit peu probable que cette ligne produise jamais rien au delà de ce qui sera nécessaire pour les frais d'entretien et d'exploitation.

Aux États-Unis des prêts considérables ont été faits par les États aux compagnies, et, comme presque partout, ces prêts se sont généralement transformés en subventions.

En France on s'occupe depuis 1833 de la construction des chemins de fer. Par le budget de cette année, une première somme de cinq cent mille francs fut mise à la disposition du Gouvernement pour faire faire les études des principales lignes. Depuis lors, il ne s'est pour ainsi dire pas écoulé une seule session sans que des propositions aient été faites, des projets débattus et discutés. Et jusqu'en 1842, c'est seulement pour quelques lignes de choix que, comme nous l'avons déjà fait remarquer, le gouvernement a pu traiter, encore n'a-t-il pu le faire qu'en accordant des avantages marqués aux compagnies. Aussi, après avoir concédé le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, a-t-il été contraint de s'engager à fournir à la compagnie les deux cinquièmes du capital social, par suite de l'impossibilité constatée d'obtenir des actionnaires qu'ils complétassent leurs versements. Ce prêt a été consenti à un intérêt de 3 p. %, primé par celui dû aux actionnaires.

Pour déterminer la formation d'une compagnie pour la construction du chemin de fer de Paris à Orléans, le gouvernement français a garanti un *minimum* de 4 p. % d'intérêt; il a prêté à la compagnie du rail-way de Paris à Rouen 14 millions à 3 p. %, tout en lui accordant un tarif extrêmement élevé, et il n'est pourtant

pas en France de chemins de fer qui puissent avoir plus d'éléments de succès que ces deux là.

Est venu ensuite le système consacré par la loi du 11 juin 1842. Par cette loi, les départements et les communes doivent fournir les deux tiers des terrains; le gouvernement fournit l'autre tiers; il exécute en outre à ses frais les terrassements, construit les ouvrages d'art et les bâtiments des stations. Il n'est demandé aux compagnies concessionnaires que la fourniture de la voie et du matériel d'exploitation.

Le gouvernement, et les chambres avec lui, ont reconnu qu'il était équitable de demander aux localités traversées par les chemins de fer, une participation dans la dépense; ils ont ensuite reconnu que les avantages généraux résultant de la construction de ces nouvelles voies de communication, leur influence sur le produit des impôts et le développement de la richesse publique, étaient une compensation suffisante pour déterminer l'État à se charger gratuitement d'une large partie de la dépense. Voici dans quels termes M. Teste, alors ministre des travaux publics, exposait au mois de février 1842 le système qui a reçu depuis la sanction des chambres.

« Le gouvernement, qui pourra communiquer rapidement avec les principales cités du royaume, exercera une action plus utile et plus efficace. Le Nord multipliera ses échanges avec le Midi, l'Est avec l'Ouest, et tous ces rapports qui s'accroîtront de plus en plus, constitueront sur des bases inébranlables l'unité nationale qui doit faire la force et la grandeur de notre pays.

» Mais, pour que tous ces résultats se réalisent, il faut que ces communications, dont le développement sera considérable, puisqu'elles doivent réunir les deux extrémités du territoire, puissent être parcourues à bon marché. En France, tel est l'état des fortunes, que le déplacement des personnes n'a lieu qu'à cette condition, au delà de certaine distance; et quant aux marchandises, il est certain qu'elles n'iront pas trouver des consommateurs éloignés, si dans leur trajet elles doivent être frappées de taxes qui élèveraient leur prix au-dessus de la valeur vénale qu'elles ne peuvent pas franchir.

» Ces considérations, jointes à celles que nous avons exposées déjà pour établir la distinction nécessaire qui existe entre les diverses catégories de communications, ont amené dans notre esprit la conviction profonde que l'État devait se charger, sinon de la totalité, du moins de la plus forte partie de la dépense des grandes lignes de chemins de fer. Ce moyen est le seul à nos yeux qui puisse en assurer l'exécution et l'achèvement. Il laisse dans les mains de l'État une propriété dont l'intérêt commun lui prescrit de ne pas se déssaisir; il permet de n'asseoir que de faibles tarifs qui favoriseront, qui multiplieront les relations de toute nature, et imprimeront une vive impulsion au commerce et à l'industrie.

. . . . . .

« Ces considérations et les faits que nous avons rappelés, établissent suivant nous d'une manière péremptoire :

» Que l'État doit se réserver le domaine des grandes lignes de chemins de fer;

» Que les compagnies particulières sont impuissantes pour en assurer l'exécution;

» Que si l'on veut qu'elles produisent pour le pays les grands résultats qu'on peut en attendre, il est nécessaire de n'adopter que des tarifs peu élevés;

» *Qu'ainsi, il ne faut pas demander au produit des tarifs l'intérêt du capital entier engagé dans ces opérations.*

» C'est en méditant sur les conclusions que nous venons d'énoncer, que nous avons été conduits à imaginer une sorte d'association entre l'État, les localités intéressées et l'industrie privée.

» Nous avons considéré, en effet, que si l'État doit garder dans ses mains la propriété des grandes lignes de chemins de fer, il serait bien difficile cependant de puiser dans le trésor tous les capitaux nécessaires à leur entier établissement, que les ressources publiques étant dirigées vers un seul système de travaux, laisseraient en souffrance une foule d'autres opérations qu'il appartient aussi au Gouvernement d'exécuter et de conduire à fin.

» Les localités qui ne seront point traversées par les lignes de fer, ou qui du moins en seront assez éloignées pour ne pas participer à leurs bienfaits, réclameront avec instance que le système de leurs routes de terre soit étendu et perfectionné, et qu'on s'occupe des voies navigables qui peuvent féconder leur territoire. Ces demandes justes et fondées ne sauraient être écartées, et nous devons réserver, pour y faire droit, une partie des ressources dont le trésor peut disposer.

» Il nous a paru dès lors que l'entreprise d'une grande ligne de chemins de fer pouvait se composer de trois parties bien distinctes :

» L'acquisition des terrains; l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art; l'achat et le fer des rails; l'achat des machines et l'exploitation.

» Il nous a paru qu'on pouvait sans injustice imposer aux localités la prestation gratuite des deux tiers des terrains;

» Que l'État devait garder pour son compte la dépense de l'autre tiers, et celle des terrassements et des ouvrages d'art;

» Enfin qu'en ne demandant à l'industrie privée que les frais des rails, des machines de l'exploitation, on ramènerait l'opération dans les limites accessibles à ses efforts et à ses ressources.

» On prétendra peut-être que, par cette combinaison, on rentre précisément dans les inconvénients qu'on voulait éviter; que puisqu'en définitive, l'exploitation est abandonnée à des compagnies particulières, on ne voit pas pourquoi on ne reste pas purement et simplement dans le système des concessions ordinaires, sauf à aider les compagnies par des subventions pécuniaires.

» Peu de mots suffiront pour établir nettement la différence bien tranchée des deux systèmes.

» Quand on concède à une compagnie l'exécution d'un chemin de fer, elle demeure chargée de payer les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les rails, les machines, les frais d'exploitation et d'entretien. Pour couvrir toutes ces dépenses, il faut bien lui accorder des tarifs élevés, des jouissances séculaires.

Or, nous l'avons déjà dit, des tarifs élevés qui peuvent être sans inconvénient pour des lignes secondaires, annulent en quelque sorte les principaux intérêts qui s'attachent à l'existence des grandes lignes de chemins de fer, et font manquer le but qu'il s'agit d'atteindre, celui d'ouvrir des relations économiques entre les points les plus éloignés du territoire, et de réunir les contrées du Nord et celles du Midi, les régions de l'Est et celles de l'Ouest, dans une heureuse communauté de besoins et d'intérêts.

» Des jouissances séculaires sont de véritables aliénations; s'il faut apporter aux travaux d'importantes modifications, si les tarifs doivent être remaniés dans l'intérêt général du commerce, un

siècle doit s'écouler avant que l'État puisse recouvrer le moyen d'opérer ces changements, ou bien il faut qu'il rachète la concession à des prix exorbitants.

» Dans le système proposé, au contraire, les terrains sont payés jusqu'à concurrence des deux tiers par les localités; le dernier tiers des terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, par l'État; et quand le sol du chemin est ainsi préparé et nivelé, il est livré à l'industrie privée, qui n'a plus qu'à y poser les rails et à y installer les machines.

» L'État reste propriétaire du chemin, il le donne simplement à loyer. Ce n'est plus une concession qu'il accorde, mais simplement un bail qu'il consent, et dans lequel il est bien plus facile que dans un acte de concession, de comprendre toutes les clauses que peut réclamer l'intérêt public.

» Les avances de la compagnie étant ainsi considérablement réduites, les tarifs rémunérateurs sont moins forts, la jouissance de ces tarifs est moins longue; l'État reprend la libre possession du chemin à des intervalles moins éloignés, et il recouvre à ces intervalles, la faculté d'introduire dans le système des travaux, et dans celui des taxes, les modifications que peuvent réclamer les progrès du temps et les besoins du commerce.

» Ainsi se trouvent conciliés les intérêts du présent et ceux de l'avenir.

» Ainsi, par la division de la dépense, il devient possible de réaliser des entreprises auxquelles il faudrait renoncer si l'on devait s'adresser aux seules forces de l'État ou aux seules forces des compagnies.

» Ainsi se trouvent combinées et dirigées vers un but commun l'action gouvernementale et l'action industrielle.

» A l'État l'exécution des travaux qui entraînent les plus grandes dépenses, qui présentent les chances les plus incertaines; à l'industrie privée les frais qu'il est possible de calculer avec précision, et l'exploitation des chemins sous des conditions favorables à l'intérêt public, et qu'il deviendra d'ailleurs possible de modifier à des époques déterminées, mais qui ne seront plus séparées par des intervalles séculaires.

. . . . . .

» Nous pensons, que dans ce système, chacun a la part qui lui appartient.

» Quelle est la mesure du sacrifice demandé au trésor?

» Quel est le montant des avances des compagnies chargées de l'exploitation?

» Ces questions, on doit les prévoir et il est facile d'y répondre:

. . . . . .

» Nous avons examiné attentivement le coût des chemins de fer exécutés en France sur une certaine longueur, en laissant toutefois de côté les chemins véritablement exceptionnels, entrepris aux portes de la capitale, et qui, réunissant sur un faible espace toutes les causes de dépenses, ne pouvaient nous offrir que des éléments trompeurs. De cette investigation sérieuse à laquelle nous nous sommes livrés, il est résulté pour nous la conviction que la dépense du tiers des terrains et de la totalité des terrassements et des ouvrages d'art, n'excèderait pas le prix moyen de 150,000 fr. par kilomètre. C'est à ce chiffre qu'on peut fixer le contingent de l'État dans la grande opération que nous voulons tenter.

. . . . . .

» Quant à la part laissée aux compagnies dans les frais du premier établissement du chemin de fer, ce qu'il y a de remarquable, c'est que, désormais, elle est susceptible d'une évaluation précise. Le prix d'un mètre courant de rails, celui d'une machine et d'un waggon sont parfaitement connus,

et nous le répétons, ce qui distingue particulièrement le système dont nous proposons l'adoption, c'est de laisser aux compagnies la part qui leur appartient réellement, la part commerciale et industrielle de l'opération des chemins de fer, et de ne leur imposer que des dépenses qu'elles peuvent calculer à l'avance avec exactitude, sans être exposées de tomber dans ces tristes mécomptes qui ont amené la ruine de tant d'associations.

» Pour diminuer encore les chances des compagnies, et pour déterminer plus facilement l'association des capitaux, le projet de loi stipule qu'à l'expiration du bail qui leur aura été concédé, les compagnies seront remboursées à dire d'experts du prix des rails et du matériel d'exploitation. Ce remboursement tombera naturellement à la charge de la compagnie qui prendra le nouveau bail. Ainsi, même pour l'avance laissée à leur charge, les compagnies n'auront qu'une dépense à faire, et si elles ont soin de bien entretenir les rails et les machines, elles retrouveront à la fin de leur jouissance la valeur qu'elles auront déboursée à l'origine. Elles n'auront donc besoin d'opérer sur les produits de l'exploitation aucun prélèvement pour reconstituer leur capital. Il était difficile sans doute d'offrir à la spéculation une prime plus favorable d'encouragement, à moins de garder pour l'État la dépense entière des chemins de fer.

» Nous sommes convaincus que la dépense portée au compte de l'industrie privée n'excèdera pas 125,000 francs par kilomètre. C'est sur cette base première que les spéculateurs pourront asseoir leurs calculs. Ils auront à examiner si le produit du chemin, déduction faite des frais d'exploitation et d'entretien, peut donner un intérêt suffisant du capital engagé. »

Parallèle entre le système suivi en Belgique et celui adopté en France.

Les considérations développées par le ministre français sont d'une application directe à la Belgique, car les motifs qui ont déterminé le vote de la loi du 11 juin se présentent ici avec autant de force. Comme en France, il fallait ouvrir des relations économiques entre les points les plus éloignés du royaume, réunir les contrées du Nord et celles du Midi, les régions de l'Est et celles de l'Ouest dans une heureuse communauté d'intérêts.

De même que chez nos voisins, l'état des fortunes exige en Belgique une grande modicité dans les prix pour exciter le déplacement des personnes; les besoins du commerce et de l'industrie réclament également des tarifs très-bas pour le transport des marchandises, et il y a les mêmes raisons pour ne pas demander au produit des tarifs l'intérêt du capital entier engagé dans ces opérations.

Si alors nous faisons le compte de nos chemins de fer d'après les bases de la loi française, nous trouvons des résultats égaux, sinon supérieurs, à ceux espérés de l'autre côté de la frontière. Voici d'abord comment se sont assez approximativement répartis les crédits alloués jusqu'à ce jour.

Terrains et indemnités de récoltes . . . fr.	24,661,164 25	25,063,656 59
Frais de justice.	402,492 34	
(Les deux tiers seraient en France à la charge des localités et un tiers à la charge de l'État.)		
Terrassements et ouvrages d'art	54,085,905 11	66,776,323 08
Plantations.	140,533 96	
Dépenses d'inaugurations	220,118 40	
Bâtiments des stations	9,346,220 52	
Frais du personnel	2,983,545 09	
Fournitures de billes.	3,988,841 31	57,407,723 05
— de rails et accessoires	21,332,322 20	
— de sable et pose de la voie . .	9,056,000 »	
Matériel d'exploitation	19,088,636 42	
Outillage des stations.	2,941,923 12	
Frais du personnel	1,000,000 »	
	Fr.	149,247,702 72

Part gratuite des localités et de l'État d'après le système de la loi française . . . . . fr.	91,839,979 67 ou 62 p. %.
Part productive qui serait à la charge des concessionnaires	57,407,723 05 ou 38 p. %.

Dans la discussion de la loi française on était d'accord sur ce point, que la part de l'État et des localités serait des trois cinquièmes de la dépense totale; que les concessionnaires ou les locataires des lignes auraient à fournir les deux cinquièmes. On voit ici que, par une coïncidence assurément très-remarquable, la part des ouvrages que l'État offre en France d'exécuter gratuitement, jointe aux prix des terrains, entre pour 62 p. % ou un peu plus des trois cinquièmes, et la part qui formerait les obligations des concessionnaires, pour 38 p. %, ou près de deux cinquièmes; la comparaison serait même rigoureusement exacte, si l'on tenait compte de la différence du prix des fers dans les deux pays.

Le système de la loi française est, en d'autres termes, comme si les législateurs avaient déclaré suffisant que les chemins de fer rapportassent deux pour cent du capital dépensé, le trésor devant supporter la différence à raison des avantages généraux attachés à ces voies de communication.

Eh bien, en Belgique ce résultat est pleinement atteint et même dépassé.

Nous avons fait le compte de l'avenir avec la plus extrême franchise, en le surchargeant plutôt qu'en l'atténuant, et néanmoins nous avons pu poser comme cer-

tain qu'on obtiendra un *minimum* de deux et demi pour cent du capital total dépensé, tandis qu'on ne demande que deux pour cent en France.

Dans ce système, il y a deux participants, deux entreprises : d'une part, les localités et l'État fournissant gratuitement les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art et les bâtiments des stations; d'autre part, des concessionnaires fournissant la voie et le matériel d'exploitation, mais exigeant l'intérêt de leurs capitaux ou au *minimum* cinq pour cent.

En Belgique, l'État a fait lui-même les deux opérations : pour la première, il s'est même substitué aux localités, et bien que le trésor ait pu s'en ressentir, en fait, c'est sans influence pour le pays, parce qu'il est fort indifférent pour les contribuables de payer les terrains comme contribuables communaux, provinciaux ou de l'État. Quant à la seconde opération, elle est complétement satisfaisante, puisque la répartition que nous venons de faire, montre que le revenu de deux et demi pour cent sur la totalité du capital dépensé, équivaut à un revenu de six et demi pour cent (6 $\frac{1}{2}$ p. %) sur le capital demandé en France aux concessionnaires.

L'avantage du mode suivi en Belgique, celui de l'exploitation par l'État, ressort alors de la différence des tarifs; tandis, en effet, que les prix moyens généraux des transports sont ici de cinq centimes par kilomètre par voyageur, et de huit centimes par tonne de marchandises, on voit en France le gouvernement obligé d'accorder des tarifs moyens de six centimes et demi par voyageur et par kilomètre, et de seize à dix-huit centimes par tonne de marchandises [1].

[1] Voici quelles sont, à l'égard des voyageurs et des marchandises, les dispositions du tarif et du projet de bail arrêté en France par la commission supérieure des chemins de fer :

Voyageurs, par tête et par kilomètre.

Voyageurs, non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0 fr. 10 cent.
	Voitures couvertes et fermées à glaces (2e —).	0 » 7 $\frac{1}{2}$
	Voitures couvertes et fermées aux rideaux (3e —).	0 » 5 $\frac{1}{3}$
Marchandises, par tonne et par kilomètre.	1re *classe*. Fontes moulées, fers et plombs ouvrés, cuivres et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons spiritueuses, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teintures et autres bois exotiques, sucres, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0 fr. 20 cent.
	2e *classe*. Blés, grains, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler, dit de corde; perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, en barres ou en feuilles; plomb en saumon.	0 fr. 18
	3e *classe*. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0 fr. 16

C'est en partant des principes de la loi du 11 juin 1842, que le gouvernement français a accordé à la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, une subvention fixe de 10 millions sur une dépense totale présumée de 38 millions, et lui a prêté 8 millions à un intérêt de 3 p. %, exigible seulement à partir de la quatrième année de l'achèvement des travaux. La compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Avignon à Marseille reçoit les terrains, plus 32 millions pour l'exécution à forfait des terrassements et ouvrages d'art, et compte n'avoir à dépenser pour sa part, pour la voie et le matériel d'exploitation, que 20 millions.

Par l'article premier du projet de bail soumis à l'approbation des chambres pour l'exécution du chemin de fer du Nord, le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à livrer à la compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes, et cette disposition qui met, répétons-le, les trois cinquièmes au moins de la dépense à la charge de l'État ou des localités, n'a rencontré pour ainsi dire aucune opposition. Les réclamations faites contre le projet de bail ou de concession, portent presque exclusivement sur l'élévation du tarif demandé par les concessionnaires.

Voilà ce qu'ont fait, les sacrifices auxquels ont consenti les différents gouvernements qui ont voulu voir construire sur leurs territoires non pas quelques lignes spéciales, isolées, mais un système de chemins de fer. La Belgique ne pouvait pas faire moins; elle devait même faire plus, car elle avait à consacrer sa nationalité par une grande œuvre; elle avait à consolider son existence indépendante, à mon-

« Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

» 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogram.;

» 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit en monnaies, soit travaillés; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

» 3° Et en général à tous paquets, colis ou excédant de bagage pesant isolément moins de 100 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédant de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 200 kilogrammes d'objets expédiés à, ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

» Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

» Néanmoins, au-dessous de 100 kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être fixé à moins de quarante centimes (0 fr. 40 c^e.)

» Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure. »

En supposant que sur 100 voyageurs il y en ait 10 qui prennent place dans les voitures de 1re classe, 30 dans celles de 2e classe et 60 dans celles de 3e classe, la moyenne générale du tarif serait alors de 6.55 centimes par voyageur et par kilomètre.

La moyenne pour les marchandises serait de dix-huit centimes par tonne et par kilomètre.

trer qu'elle en était digne; il lui fallait, en outre, chercher les moyens d'assurer l'avenir de son industrie et de son commerce, dans l'état, nouveau pour elle, que lui faisait sa séparation de la Hollande.

Produits indirects des chemins de fer. — Économie sur les transports.

Nous venons de parler des résultats directs pour le trésor et pour le pays de l'exploitation des chemins de fer, mais il y a un autre compte non moins important à faire, c'est celui des produits indirects.

D'après nous, le pays aura probablement à supporter, comme contribuable, la moitié de l'intérêt du capital dépensé, ou cinq millions de francs, puisque nous avons évalué que la dépense totale devait s'élever à deux cent millions. Voilà les résultats du compte financier du chemin de fer; voyons maintenant ce que le pays et ses habitants ont gagné et gagnent encore par l'influence de la nouvelle voie de communication.

Examinons d'abord ce qui concerne le transport des voyageurs.

En 1833, le prix des places par les diligences était :

De Bruxelles	à Anvers	(4 à 5 heures de route)	de . . fr.	3 à 4
—	à Liége	(9 à 10 —)	de . . .	8 à 10
—	à Gand	(4 à 5 —)	de . . .	4 »
De Gand	à Anvers	(4 à 5 —)	de . . .	5 »
De Gand	à Bruges	(4 à 5 —)	de . . .	3 à 3 50
De Liége	à Verviers	(3 —)	de . . .	3 »

La moyenne du prix de transport était donc de 45 centimes par lieue ou de 9 centimes par kilomètre.

Aujourd'hui le prix moyen de transport par le chemin de fer ressort seulement à 5 centimes par kilomètre [1].

La différence ou l'économie serait ainsi de près de moitié. Nous dirons cependant que, pour plus d'impartialité, il convient de réduire la différence au tiers ou même au quart, parce qu'il existait une foule de services secondaires de messageries, transportant des voyageurs à des prix inférieurs à ceux des grandes entreprises;

[1]

Prix des diligences. .	8 centimes par kilom.	10 voyageurs	0 80	centimes.
— des chars-à-bancs	6 centimes —	27 »	1 62	»
— des waggons . .	4 centimes —	63 »	2 52	»
		100 »	4 94	»

Moyenne par kilomètre 4, 94 c^s, soit cinq centimes.

secondement, parce que le chemin de fer reçoit aujourd'hui un certain nombre de voyageurs, attirés vers lui par l'extrême modicité du prix des places des waggons, et qui ne se servaient pas auparavant des diligences ordinaires.

Mais une économie même d'un quart est des plus importantes sur un mouvement de transport qui se compte par millions. La recette de l'année dernière, pour le transport des voyageurs, a dépassé cinq millions 450 mille francs; elle s'élèvera cette année à six millions environ : ce sera par conséquent une économie de quinze cent mille francs à deux millions effectuée par le pays. Dans ce calcul nous sommes autorisé à comprendre, avec les voyageurs qui se servaient des moyens ordinaires de transport, ceux qui, il y a dix ans, étaient contraints de voyager à pied; il est même permis de croire que l'avantage est encore plus grand pour ces derniers que pour les autres, car le temps est la principale richesse de cette catégorie de voyageurs, et c'est surtout du temps que le chemin de fer économise.

La vitesse moyenne des voitures ordinaires de transport était de 10 à 11 kilomètres à l'heure (un peu plus de deux lieues); les premiers projets rédigés pour la construction du chemin de fer promettaient une vitesse de 18 à 22 kilomètres; nous avons déjà fait remarquer que la marche des convois est actuellement de 30 à 35 kilomètres. La vitesse est donc triple de celle des anciens moyens de transport, en d'autres termes, le chemin de fer économise les deux tiers du temps qu'on dépensait autrefois sur les routes. C'est là un avantage immense, inappréciable. Les écrivains qui ont voulu l'évaluer, M. Teisserenc entre autres, calculant l'économie du temps d'après la valeur de la journée de travail, ont trouvé que les chemins de fer belges produisent sous ce rapport à la masse des voyageurs, un bénéfice de plusieurs millions.

Est-il besoin d'ailleurs de faire ressortir jusqu'où s'étend l'influence d'une voie de communication rapide et économique, sur les transactions commerciales, sur la consommation? Chacun sent et apprécie cette influence. Nous montrerons plus loin que le trésor s'en ressent très-directement.

Peut-être pourrait-on objecter que le bénéfice d'argent (celui de l'économie du temps restant entier), procuré au public par la modicité des tarifs, est compensé par l'excitation à la fréquence des voyages; que s'il en coûte moins pour se déplacer on se déplace davantage, et qu'en somme on dépense en frais de voyage autant, sinon plus, qu'il y a dix ans.

Il n'en est pas de même, dans tous les cas, à l'égard des marchandises. Il n'y a pas pour celles-ci de mouvement d'allée et de venue. Elles ne se déplacent pas à plaisir, de sorte que l'économie effectuée sur leur transport constitue un bénéfice bien net et bien liquide.

Les auteurs du projet du chemin de fer ainsi que leurs adversaires, admettaient

qu'en 1833, les frais de transport sur les voies ordinaires étaient, par mille kilogr. :

Pour la houille, les pavés, etc., .	fr. 1 00	par lieue	ou 20 c^s	par kilomètre.
Marchandises de roulage pondéreuses. .	1 10 à 1 20	c^s	ou 23 c^s	—
— plus volumineuses . . .	1 30 à 1 40	c^s	ou 27 c^s	—
— dites de diligences . . .	3 » à 3 50	c^s	ou 65 c^s	—

Le prix moyen pour les grosses marchandises ressortait ainsi à 23 c^s par tonne et par kilomètre.

Aujourd'hui le tarif du chemin de fer est fixé, pour les grosses marchandises, sur des bases qui donnent une moyenne de 40 centimes par lieue, ou 8 centimes par kilomètre.

La différence serait donc de près des deux tiers; mais pour aller au devant de toute espèce d'objection sur l'exactitude des chiffres consignés dans les mémoires des ingénieurs, nous réduirons l'économie à la moitié des prix du transport d'il y a dix ans. Tous les renseignements que nous avons recueillis s'accordent pour faire considérer cette évaluation comme très-modérée.

A l'égard des marchandises dites de diligences, les mêmes résultats ont été obtenus. Le prix de transport qui, entre Bruxelles et Anvers, était resté à trois francs par 100 kilogrammes de 1829 à 1838, est tombé, à partir de l'admission des marchandises sur le chemin de fer, à deux francs 50 centimes en 1839, à deux francs en 1840, à un franc 50 centimes en 1841, et n'est plus aujourd'hui qu'à un franc 25 centimes.

De Bruxelles à Gand, le prix du transport de cette catégorie de marchandise est tombé dans le même temps de fr. 3 50 c^s à fr. 1 50 c^s; il est tombé de 8 francs à fr. 2 80 c^s de Bruxelles à Ostende, et de huit francs à fr. 2 60 c^s de Bruxelles à Liége. La différence est encore, on le voit, de plus de moitié, de près des deux tiers.

Plus de 400 millions de kilogrammes de marchandises ont été transportés l'année dernière par le chemin de fer, et le montant des recettes effectuées sur ces transports a dépassé 3,400,000 francs. L'industrie et le commerce auraient payé le double, ou près de sept millions, par les anciennes voies et les anciens tarifs, pour le transport d'une même quantité de marchandises; on peut donc affirmer qu'il a été réalisé l'année dernière une économie de trois millions environ sur le transport des produits de toute espèce destinés à la consommation intérieure.

Il est incontestable que, par suite de cette économie, les producteurs auront pu vendre leurs produits trois millions de plus qu'ils ne les auraient vendus il y a dix ans; ou bien, chose plus probable dans nos temps de concurrence, les consommateurs les auront payés trois millions de moins. Dans certains cas, il y aura eu partage de bénéfices entre le producteur et le consommateur.

Dans un avenir très-rapproché, peut-être cette année même, l'économie effectuée sur les transports s'élèvera à cinq millions de francs. Mais dès à présent il y a balance complète pour le pays. Rien que de ce chef seulement il est et restera couvert du sacrifice fait par le trésor. Ce que les habitants payent comme contribuables, ils le regagnent comme producteurs ou consommateurs.

Ces résultats montrent à la dernière évidence qu'il n'y a pas perte pour le pays, dans le déficit constaté sur le revenu direct du chemin de fer.

Avantages des chemins de fer pour le transport des marchandises.

Élever par la diminution des frais de transport le bénéfice net du producteur, c'est augmenter dans une proportion énorme son capital, c'est accroître considérablement la somme des richesses du pays. Que, par exemple, pour les grains, l'ouverture d'une voie de communication nouvelle, une réduction de tarif au chemin de fer, permette à un canton agricole de concourir à l'approvisionnement d'un marché dont il a été exclu jusque là; que par suite ce canton vende ses grains un franc de plus par hectolitre, et cette différence d'un franc, insignifiante en apparence, doublera peut-être le revenu net des fermiers, fera augmenter d'un tiers ou de moitié le taux du fermage, et d'autant par conséquent le prix vénal de la terre. La même observation s'applique aux houillères, aux usines métallurgiques, aux fabriques, à toutes les exploitations où les frais de transport entrent pour une large part dans le prix de revient ou dans les facilités de placement des produits. Qu'on étende alors ces résultats à cinq cents, à mille, dix mille fermes ou usines, et qu'on dise si ce n'est pas par dizaines de millions qu'il faut compter l'influence des voies de communication et de leurs tarifs! C'est par là au surplus qu'on parvient à s'expliquer l'accroissement énorme de la richesse territoriale de la Belgique, et la prospérité continue de son agriculture.

Qu'il faille payer un franc de plus ou de moins pour aller par le chemin de fer de Bruxelles à Anvers, ou d'Anvers à Liége, c'est une chose assez indifférente en soi; tandis qu'une différence d'un franc sur le prix du transport de cent kilogrammes de denrées ou de marchandises, peut déterminer l'ouverture ou la suppression d'une foule de relations commerciales. Un point sur lequel nous ne saurions trop insister, c'est sur le rôle de plus en plus grand que jouent les frais de transport dans la lutte industrielle. N'avons-nous pas vu tout récemment les directeurs des plus importantes usines de France déclarer que la principale cause de leur infériorité vis-à-vis de l'industrie belge, tient aux frais considérables qu'il leur faut supporter pour faire arriver leurs produits aux lieux de consommation. C'est que, comme nous l'avons déjà dit, pour ce qui concerne les machines et la main-d'œuvre, les conditions de production s'égalisent; chaque industriel peut se procurer les

mêmes machines, employer les mêmes procédés, avoir les mêmes ouvriers que ses rivaux, mais ce qu'on ne peut pas avoir aussi aisément, ce sont de bonnes et nombreuses voies de communication, des moyens de transport économiques.

Le transport des marchandises sur nos chemins de fer n'est organisé sur une large échelle que depuis trois ans; il est loin d'avoir pris tous les développements qui lui sont réservés, et déjà cependant d'immenses résultats ont été obtenus.

Le chemin de fer a procuré à la plupart des contrées qu'il traverse de nouveaux marchés, agrandi le rayon dans lequel ils peuvent écouler leurs produits. C'est grâce au chemin de fer que les moulins de Bruxelles ont étendu leurs achats jusques dans la Hesbaye, où sans aucun doute le prix des grains est aujourd'hui comparativement plus élevé qu'il ne l'était il y a dix ans.

Par le chemin de fer, par les avantages de ce mode de transport et la sécurité qu'il inspire à la douane, de grandes facilités ont pu déjà être accordées au transit; elles font espérer que cette branche de commerce prendra une extension en rapport avec la position de la Belgique.

Une remise sur les prix fixés pour le transport des fontes a pu, depuis que le chemin de fer touche à Charleroy, atténuer en partie l'élévation excessive du tarif français. Grâce à cette remise, l'exportation des fontes s'est accrue, elle s'accroîtrait encore s'il était possible d'accorder une remise plus forte. Du côté de l'Allemagne, c'est aussi le chemin de fer qui a fourni aux producteurs de fontes le moyen de parer aux suites que pouvait avoir pour eux l'élévation de droit qu'on redoutait à l'entrée dans le Zollverein.

La rapidité du transport par le chemin de fer ouvre un débouché presque illimité aux produits de la pêche nationale, et va permettre à cette intéressante industrie de prendre une nouvelle extension. Le poisson frais, qui parvenait difficilement d'Ostende à Liége, va pouvoir désormais arriver avec facilité à Aix-la-Chapelle, à Cologne. Les propriétaires des parcs d'huîtres d'Ostende, songent déjà à pousser leurs expéditions jusqu'à Berlin.

Le chemin de fer est dû aux désirs, aux besoins qu'avait la Belgique de remplacer, pour les relations de son commerce maritime avec l'Allemagne, la voie fluviale qui lui avait été fermée en 1830. De ce côté aussi le chemin de fer promet de tenir tout ce qu'on en espérait.

Pour le commerce tous les avantages des transports par le chemin de fer sont loin d'être renfermés dans la question du prix; il y en a une foule d'autres que les négociants apprécient fort bien, et qui, plus ou moins indirects, se résument cependant en économies réelles. Par le chemin de fer il n'y a pas à craindre les déchets résultant de l'infidélité proverbiale des voituriers ordinaires, surtout des bateliers, pour qui le prélèvement d'une dîme sur certaines denrées semble un droit

acquis. Comparativement aux transports qui s'effectuent par eau, notamment entre l'Escaut et le Rhin, la possibilité de se dispenser des frais d'assurances est la source d'une économie très-sensible.

Dans le commerce, où tout se compte, la régularité des transports est prisée à sa juste valeur. Mille causes diverses peuvent retarder l'arrivé d'un bâtiment, même de ceux qui naviguent sur les fleuves; des accidents très-graves retardent à peine de quelques heures la marche des locomotives et des trains qu'elles remorquent. Il faut en moyenne quinze jours entre l'embarquement d'une marchandise à Anvers et sa remise dans les magasins de Cologne ou de Lille; quinze jours représentent un quart pour cent d'intérêt. C'est encore là une considération qui n'est pas sans mérite lorsqu'il s'agit de mettre en regard une voie qui, dans 24 heures ou 48 heures au plus, rend en tout temps et en toutes saisons, la marchandise à sa destination. Le commerce compte aussi pour beaucoup les facilités des approvisionnements; il ne doit plus transmettre des ordres quinze jours ou un mois à l'avance, puisque le chemin de fer est là, toujours prêt à transporter au moment précis et à rendre, presque à l'heure fixée, les marchandises qui lui sont confiées.

S'en tenir, pour apprécier l'influence que doivent avoir les chemins de fer sur nos relations industrielles et commerciales, internationales ou intérieures, à la comparaison pure et simple du prix du transport par les rail-ways et par les voies ordinaires, en l'isolant des autres avantages inhérents aux voies nouvelles, ce serait donc s'exposer à de graves erreurs. Les prix de transport ne sont ici qu'un des éléments de la comparaison; ils seraient insuffisants pour trancher la question de préférence.

Influence sur le mouvement et le produit des routes, des canaux et rivières.

Ces avantages sont sans contredit considérables, et l'on a pu reconnaître que le pays les obtient sans aucun sacrifice réel, puisque l'année dernière l'économie réalisée sur les frais de transport des marchandises seules a égalé au moins le déficit direct qui a pu exister à l'égard du trésor; pour l'avenir, il y aura également balance entre cette économie sur les transports et la somme qu'il faudra prélever sur les ressources générales du pays, pour le complément des intérêts du capital engagé.

On signale en Angleterre, depuis que les chemins de fer ont pris tout leur développement, une diminution de 43 p. % sur le revenu des barrières. Une diminution non moins sensible a eu lieu sur le produit des canaux. M. Teisserenc, dans un rapport récent, adressé au ministre des travaux publics de France, établit la preuve de cette diminution de produit sur la baisse énorme qu'ont subie les actions des principaux canaux du royaume-uni.

Nous n'avons pas en Belgique à signaler de baisse semblable. Voici, quant aux routes, le relevé du montant des adjudications ou du produit des barrières depuis 1832, tant pour les routes de l'État que pour les routes provinciales :

ANNÉES.	ROUTES DE L'ÉTAT.	ROUTES provinciales.	TOTAL.
1832	2,049,086	146,257	2,195,343
1833	2,184,158	176,303	2,366,461
1834	2,235,995	179,778	2,415,773
1835	2,205,542	179,283	2,384,825
1836	2,265,302	182,683	2,447,985
1837	2,375,345	213,515	2,588,860
1838	2,500,865	268,683	2,769,548
1839	2,480,100	269,201	2,749,301
1840	2,208,766	264,705	2,473,471
1841	2,333,503	284,685	2,618,188
1842	2,117,491	294,020	2,411,511
1843	2,000,000	305,365	2,305,365

Le produit total des barrières, qui a été de 2,415,773 francs en 1834, avant l'ouverture de la première section des chemins de fer, était présumé devoir s'élever en 1843 à 2,305,365 francs. En ensemble, il n'y aurait donc qu'une faible réduction, mais il est juste de tenir compte de la différence de l'étendue des routes et du nombre des barrières il y a dix ans et aujourd'hui.

En 1834 il y avait 550 lieues de routes de l'État; le produit des barrières ayant été de 2,236,000 francs, c'était 4,065 francs par lieue. Pour 1844, le budget des voies et moyens ne prévoit qu'une recette de deux millions de francs pour 694 lieues de routes existant actuellement : c'est donc seulement 2,882 francs par lieue. La différence entre le produit présumé de 1844 et le produit de 1834, est de 1,183 francs, ou de 29 p. %.

Pour les routes provinciales, la différence est un peu moins forte. Les 179,778 francs, produits en 1834 par les barrières établies sur ces routes, donnaient une moyenne de 1,198 francs par lieue. Le montant des adjudications de 1843 a été de 305,365 francs, réparti entre les 339 lieues de routes alors livrées à la circulation, la moyenne a donc été de 901 francs par lieue. La différence en moins est de 297 francs ou de 24 $\frac{3}{4}$ p. %.

Pour ces routes comme pour celles de l'État, la comparaison avec les résultats constatés en Angleterre est à l'avantage de la Belgique. Il n'est pas probable, en outre, que le produit des barrières des routes de l'État descende désormais au-des-

sous des prévisions du budget de 1844, parce que, si le chemin de fer influe défavorablement sur les produits des routes qui lui sont parallèles, il agit dans un sens inverse sur le produit des routes transversales. Par cette considération, on peut compter sur l'augmentation du produit des barrières des routes provinciales[1]. La division des produits des barrières des routes parallèles et des routes transversales au chemin de fer, depuis quelques années, serait un renseignement des plus intéressants à joindre aux développements du budget des travaux publics.

La Belgique possède 707 kilomètres[2] de canaux. Il est peu de ces canaux qui

[1] Les adjudications qui ont eu lieu dans les premiers jours de janvier, pour la perception des droits de barrières en 1844, se sont faites généralement au-dessus des prévisions, et font présumer que le produit des routes de l'État dépassera de cent mille francs environ l'évaluation portée au budget des voies et moyens.

[2] *Canaux exécutés ou en construction.*

Gand à Terneuse (parcours sur le territoire belge)	mètres.	19,054
Canal de Moervaert (canal de Terneuse à la Durme)		21,171
Stekene (de Moervaert à Hulst)		13,000
Hulst (de Terneuse à Hulst)		17,000
Gand à Bruges		42,376
Bruges à l'Écluse		14,100
Bruges à Ostende		23,300
Moerdyk (de Moerdyk au canal de Plaeschendaele à Nieuport)		8,000
Plaeschendaele à Nieuport		21,255
Nieuport à Dunkerque (parcours sur le territoire belge)		20,000
Dixmude à Handzaeme		11,500
Lieve (du canal de Bruges à Damme)		41,000
Loo (Fintelle à Furnes)		14,920
Yperlée (Ypres au fort de Knop)		15,060
Espierre (l'Escaut au canal de Roubaix)		8,550
Pommerœul à Antoing		25,050
Mons à Condé		24,288
Bruxelles à Charleroy		74,200
Embranchements du canal de Charleroy		14,950
Bruxelles à Willebroeck		28,150
Louvain à Zannegat		28,970
Bois-le-Duc à Maestricht (parcours sur le territoire belge)		45,000
Sambre canalisée		94,355
Nèthe canalisée (canal d'Herenthals)		25,634
Canalisation de la Campine (en cours d'exécution)		56,200
TOTAL	mètres.	707,083

soient en concurrence avec le chemin de fer. Celui qui se trouve le plus directement en concurrence est le canal de Bruxelles au Rupel, et le relevé des produits des péages de ce canal montre que, loin d'avoir diminué, le mouvement de la navigation a, au contraire, considérablement augmenté. On en jugera par le relevé ci-après du produit des péages de 1834 à 1843 :

1834	126,194 francs.	1839	169,098 francs.
1835	131,812 —	1840	169,719 —
1836	146,959 —	1841	186,231 —
1837	151,617 —	1842	189,093 —
1838	154,669 —	1843	204,349 —

De 1834 à 1843 le produit des péages s'est élevé constamment, et il est à remarquer que, dans cet intervalle, le tarif du canal n'a subi aucune modification. L'augmentation de la première à la dernière des années de cette période est de 78,155 francs, ou de 62 p. %. La progression s'est arrêtée un moment, lorsque le transport des marchandises par le chemin de fer a été organisé dans toute son étendue (1840); mais elle a continué depuis lors comme auparavant, ce qui est dû un peu, il est vrai, au mouvement plus considérable des navires venant du dehors, notamment des Pays-Bas.

Mais si la concurrence du chemin de fer n'a pas nui aux recettes du canal, elle n'en a pas moins été des plus favorables au commerce. Les bateliers se sont efforcés de soutenir cette concurrence, et le prix du transport par eau d'Anvers à Bruxelles, qui était en moyenne il y a dix ans de 20 cents ou de 42 centimes par 100 kilogrammes, n'est plus aujourd'hui que de 30 centimes. De sorte qu'indépendamment de l'économie énorme apportée par le chemin de fer sur les transports qu'il effectue, il a eu pour effet d'en produire une très-sensible sur les frais de transport par les autres voies de communication auxquelles il fait concurrence.

C'est ce qui a eu lieu également sur le canal de Louvain au Zannegat; dans cette direction aussi les prix du transport par eau ont baissé depuis l'ouverture du chemin de fer. Les produits de ce canal n'ont pas suivi la même progression que ceux du canal de Bruxelles; ils ont cependant été plus élevés dans les quatre années 1839-1842, que dans les quatre années antérieures. Le montant des produits, qui a été de 1835 à 1838, de 186,815 francs ou en moyenne de 46,704 francs, a été de 218,090 francs dans les quatre années 1839-1842, ou en moyenne de 54,522 francs par an. Il s'ensuit que si ces canaux appartenaient comme les canaux anglais à des compagnies particulières, le cours des actions devrait être plus élevé maintenant

qu'avant l'ouverture du chemin de fer. Ce rapprochement est encore tout à l'avantage de la Belgique.

Sur toutes les autres voies navigables du pays, on remarque de même un accroissement et non une diminution dans le mouvement de la navigation. A Gand, la moyenne des bateaux qui ont passé à l'écluse de la Pêcherie, sur le bas Escaut, tant en remonte qu'en descente, a été de 1836 à 1839, de 6,959 bateaux, jaugeant ensemble 519,762 tonneaux, et en 1842 le mouvement a été de 8,641 bateaux, d'un tonnage total de 662,199 tonneaux. A l'écluse du pont Madou, sur le haut Escaut, le mouvement moyen des quatre années 1836-1839, a été de 6,686 bateaux et de 677,201 tonneaux, et il a été en 1842 de 7,534 bateaux et 815,599 tonneaux.

Le produit des péages établis sur l'Escaut a été de 54,896 francs en 1840; il s'est élevé à 57,731 francs en 1841 et à 66,486 francs en 1842. Il y a eu également augmentation de circulation et de produits sur la Lys, rivière parallèle au chemin de fer de Gand à Courtray.

Jusqu'ici la progression des produits du canal de Charleroy ne s'est pas arrêtée, et l'on peut présumer que si la progression s'arrête, il n'y aura pourtant pas de fortes diminutions, d'autant plus que les bateliers et les entrepreneurs de transports sur ce canal se préparent à soutenir la concurrence du chemin de fer par des réductions de prix.

Sur les canaux qui ne se trouvent point en concurrence avec le chemin de fer, ni dans sa direction; sur la Sambre canalisée, les canaux d'Ostende et de Nieuport, de Gand à Terneuse et de Bois-le-Duc à Maestricht, on remarque de même un accroissement successif, régulier, dans le mouvement de la navigation, lequel a dépassé en 1842 celui de toutes les années précédentes. Il en résulte bien clairement que les voies navigables du pays sont dans une situation très-favorable.

Organisation des transports sur les routes transversales aux chemins de fer.

Nous avons parlé de l'influence du chemin de fer sur les routes transversales. Cette influence est très-grande et promet de s'accroître encore. Une organisation toute nouvelle se prépare dans les services de messageries; ayant à répondre à d'autres besoins qu'il y a dix ans, elles se placent dans d'autres conditions. Presque tous les services de messageries qui existaient sur les lignes parallèles ont été supprimés; mais depuis 1836, c'est-à-dire depuis que le chemin de fer a été ouvert de Bruxelles à Anvers, jusqu'au premier janvier dernier, il a été délivré par le département des travaux publics 220 autorisations pour l'établissement de services de messageries en rapport avec le rail-way.

En voici le relevé année par annnée :

1836	1	1840	36
1837	30	1841	33
1838	26	1842	34
1839	40	1843	20

Il reste encore à développer ces services, à les consolider et à les compléter.

Il ne faut pas que les transports de personnes s'arrêtent aux stations; il faut au contraire que les voyageurs puissent, comme les marchandises, parvenir avec facilité, rapidité et économie dans toutes les localités de quelque importance.

Le projet de loi porté devant la Chambre des représentants pour la réorganisation de la poste aux chevaux, devra avoir ce résultat; il permettra de compléter, dans toute l'étendue du pays, le service des transports des hommes et des choses dans le triple intérêt du public, du commerce et du trésor.

De petits services de messageries doivent être établis en coïncidence avec les convois du chemin de fer partout où le besoin en sera reconnu; mais il faut pour cela que le Gouvernement ait le moyen de faciliter au besoin l'établissement de ces services de messageries, en obligeant les maîtres de postes à les organiser; en leur assurant, s'il est nécessaire, le transport des dépêches, celui des marchandises que reçoit le chemin de fer; en leur accordant, si cela ne suffit pas, de légers subsides.

Il est d'un intérêt très-grand pour le chemin de fer et pour le public que ces services soient organisés sur tous les points. Il ne doit pas y avoir dans le pays un chef-lieu de canton qui ne soit rattaché au chemin de fer; il y a, pour faire qu'il en soit ainsi, les mêmes intérêts, les mêmes convenances que pour la poste rurale. On n'a pas voulu laisser les lettres à moitié chemin. On n'a pas voulu déshériter les petites localités de l'avantage d'une distribution prompte et régulière des lettres. La même question se présente quant au transport des voyageurs et des marchandises; elle recevra la même solution, et ce ne sera pas le moindre des bienfaits que le pays devra au chemin de fer.

Économie résultant des transports opérés pour compte de l'État.

Mais là ne s'arrêtent pas les bénéfices indirects du chemin de fer; il en procure une foule d'autres, et de très-importants, par les transports gratuits et les transports à prix réduits qu'il opère.

Le chemin de fer transporte gratuitement les courriers et leurs dépêches; il

transporte à des prix réduits les sociétés de musique et de tir, admises aux fêtes nationales, les élèves qui viennent à Bruxelles pour les concours des colléges, les objets d'art ou d'industrie destinés aux expositions, les soldats et les prisonniers.

Dans son rapport du 12 avril 1843, M. Desmaisières a calculé que le transport des dépêches postales eût rapporté pendant l'année 1842, au prix du tarif, une somme d'environ 118,000 francs, et une autre somme de 16,515 francs pour le transport des voitures du service ambulant, ensemble 134,515 francs. Cette somme doit être au moins doublée si l'on tient compte, non pas seulement du nombre de courriers transportés et du poids de leurs dépêches, mais aussi et surtout de la dépense résultant de la circulation de convois presque exclusivement affectés au service de la poste. Le dernier convoi de Bruxelles pour Quiévrain part à une heure trop avancée de la soirée (6 heures 15 minutes) pour qu'on ne doive pas être certain qu'une compagnie particulière le supprimerait pendant toute la saison d'hiver. Le convoi partant de Bruxelles pour Anvers à midi, est indispensable pour le transport des dépêches de France dans la métropole commerciale de la Belgique, il fait cependant double emploi avec celui qui part à 11 heures, et qu'on ne peut supprimer, car sans cela les négociants se rendant à la bourse d'Anvers arriveraient trop tard ou devraient partir par le premier convoi.

Dans d'autres directions encore, l'organisation des convois est dominée par les nécessités du service de la poste, et tous les transports des dépêches se faisant gratuitement, il en résulte un surcroît considérable de dépenses pour le chemin de fer, en dégrèvement des dépenses de l'administration des postes.

En Angleterre, le post-office a des contrats pour le transport des dépêches avec les administrations des principaux chemins de fer, et en moyenne il paye plus de deux francs par kilomètre [1].

En France, les compagnies concessionnaires sont obligées de transporter gra-

[1] Nous extrayons de documents déposés sur le bureau de la chambre des communes, les renseignements suivants sur les prix payés à quelques compagnies de chemin de fer, pour le service de la poste.

Les prix sont fixés par mille (1,609 mètres).

Sur le chemin de Birmingham à Derby.	3 s.	6 d. $\frac{10}{16}$,	environ fr.	3 8 c[s]	par kilomètre.
Sur celui de Birmingham à Gloucester.	2 s.	7 d. $\frac{1}{2}$,	»	2 27	—
— de Chester à Crewe . . .	1 s.	8 d. $\frac{1}{2}$,	»	1 47	—
— de Great-Junction. . . .	1 s.	4 d. $\frac{7}{8}$,	»	1 22	—
— de Londres à Birmingham .	1 s.	9 d. $\frac{1}{2}$,	»	1 62	—
— de Midland Counties. . .	1 s.	5 d. $\frac{1}{2}$,	»	1 21	—
— de Nord-Union	2 s.	8 d. $\frac{3}{4}$,	»	2 36	—
— de Preston à Lancastre . .	3 s.	2 d. $\frac{3}{4}$,	»	2 98	—
— de Yorck à Nord-Midland .	2 s.	10 d. $\frac{1}{2}$,	»	2 49	—

tuitement les lettres et dépêches convoyées par un agent du gouvernement, mais cette obligation ne s'applique qu'aux départs ordinaires établis par les compagnies; dans les cas où l'administration des postes reconnaît la nécessité d'un convoi à d'autres heures, elle paye alors une rétribution d'un franc par kilomètre parcouru. Même en calculant d'après cette dernière base, l'administration des postes aurait ici de fortes sommes à payer.

De 1832 à 1843, le produit du transport des lettres s'est élevé de 1,984,045 fr. à 3,215,000 francs, d'après la progression suivante :

1832 . . . . fr.	1,984,045 20	1838	2,845,047 73
1833	1,961,482 17	1839	2,953,997 47
1834	2,087,132 39	1840	2,926,711 54
1835	2,166,671 26	1841	3,028,866 81
1836	2,434,679 55	1842	3,158,114 18
1837	2,692,723 79	1843	3,215,000 »

Cet énorme accroissement de produit est dû en partie aux facilités nouvelles qu'a procuré l'ouverture du chemin de fer. Il est impossible d'en douter un seul instant, lorsqu'on voit la marche qu'a suivie la progression, car si depuis 1835 les recettes se sont accrues des produits de la poste rurale, il ne faut pas oublier, d'autre part, qu'en 1839 la Belgique a perdu deux demi-provinces.

Il est demandé au budget de 1844 une somme de 256,046 francs pour le transport des dépêches, tandis qu'il était demandé 280,097 francs au budget de 1834. Or depuis dix ans un nombre considérable de correspondances nouvelles ont été établies, le transport des dépêches pour le service de la poste rurale a été organisé, sans que l'administration des postes ait eu à dépenser davantage, en dépensant même moins. Dans la proportion des recettes de 1834 et de celles présumés pour 1844, il aurait dû être demandé 429 mille francs pour le transport des dépêches, non compris le coût très-élevé des services d'estafette, que le chemin de fer est venu également remplacer.

Il serait donc équitable que l'administration des postes tînt compte au chemin de fer de la dépense extraordinaire qu'elle lui occasionne, et de l'économie qu'il lui pro-

La plus forte redevance qui ait été perçue est celle de Great-Junction :

Elle s'élève, pour une année à	17,940 livres	(448,500 francs).
Celle de Londres à Birmingham s'élève à	14,510 —	(362,750 —)
Celle de Birmingham à Gloucester » à	10,156 —	(253,900 —)
Celle de Nord-Union et Lancastre » à	4,443 —	(111,075 —)
Chester et Crewe, Midland-Counties et Nord-Midland, environ	2,600 —	(60,000 —)

cure, et nous venons de démontrer qu'il s'agirait là de 250,000 fr. environ. On peut observer, il est vrai, que les résultats seraient les mêmes pour le trésor, puisque les sommes qui figureraient en plus dans les recettes du chemin de fer, diminueraient d'autant le produit net de la taxe des lettres; mais il y aurait cependant plus de régularité.

La même observation s'applique à tous les transports à prix réduits qu'opère le chemin de fer. C'est à la décharge du budget de l'intérieur qu'il transporte à moitié prix les membres des sociétés invitées aux concours qui ont lieu ordinairement à Bruxelles lors des anniversaires de la révolution. Le transport, aux mêmes conditions, des objets d'art et de l'industrie admis aux expositions nationales, est aussi un dégrèvement pour le même budget. Le Département de la guerre, ou du moins les corps de l'armée, trouvent une économie dans les prix auxquels le chemin de fer transporte les militaires, et ces prix sont tellement modérés qu'ils laissent, croyons-nous, de la perte pour l'administration du chemin de fer. Le Département de la justice est dans la même position à l'égard du transport des prisonniers; il y a également économie pour lui, perte pour le chemin de fer.

Ces différences viennent sans doute se fondre dans le budget général de l'État. Si tous les transports qu'opère le chemin de fer devaient lui être payés au taux normal du tarif, il faudrait élever le chiffre de certaines allocations des autres budgets, de sorte que la balance resterait la même en définitive; mais toujours est-il que dans ce compromis tout le désavantage est du côté du chemin de fer.

Influence sur la richesse territoriale et le produit des impôts.

Nous n'avons pas encore épuisé l'énumération des bénéfices indirects que procure le chemin de fer.

Il y a unanimité pour reconnaître que depuis la révolution, et particulièrement depuis 1833, la valeur vénale de la propriété foncière s'est considérablement accrue en Belgique. A différentes reprises cet accroissement de valeur a été signalé dans le sein des Chambres. « Ce qui est notoire, disait l'honorable M. Dubus aîné, dans » la séance du 5 décembre 1842, c'est que les prix de vente ont toujours été en » augmentant. Si M. le ministre des finances faisait faire le relevé depuis un certain » nombre d'années des produits des ventes de biens immeubles sur recours pu- » blic, qui sont celles qui présentent les prix les plus véritables et les plus élevés, » il constaterait par ce relevé que depuis la révolution, et d'année en année, le » prix a toujours été en augmentant, et cela dans une proportion très-forte, et que, » notamment en 1842, le prix est encore monté plus haut qu'en 1841. »

Au mois de décembre dernier, l'honorable M. d'Hoffschmidt rappelait dans la discussion du budget des voies et moyens, qu'un écrivain distingué, M. N. Briavoinne[1] a évalué à treize cent millions l'accroissement de valeur de la propriété foncière de 1829 à 1840.

On est d'accord sur ce point que l'ouverture de nouvelles voies de communication est, de toutes les causes qui contribuent à l'élévation du prix des terres, la plus active et celle qui exerce l'influence la plus sensible; c'est un point qui n'a pas besoin de démonstration. Eh bien, qu'on attribue seulement aux chemins de fer construits en exécution des lois de 1834 et 1837, une influence d'un vingtième sur l'accroissement de valeur de la propriété foncière, et l'on voit alors qu'ils ont augmenté de plus de *soixante millions* la somme de la richesse territoriale du pays.

Cet accroissement de valeur de la propriété foncière exerce une influence directe sur les revenus du trésor, en élevant les produits des droits d'enregistrement, de successions et autres. Les lois qui fixent le taux des droits d'enregistrement n'ont pas été modifiées depuis la révolution. Or voici, année par année, le relevé du produit de ces droits en principal, d'après les comptes présentés aux Chambres par l'administration des finances :

1832.	7,297,457	89	1838.	9,019,531	56
1833.	7,481,003	50	1839.	8,088,535	05
1834.	7,736,792	70	1840.	8,715,845	55
1835.	7,280,712	56	1841.	8,378,640	»
1836.	8,290,046	10	1842.	8,683,699	»
1837.	8,791,731	11	1843.	8,100,410	» [2]

En coupant cette période en deux séries formées chacune de six années, nous voyons que dans la première, comprenant deux années (1836 et 1837) pendant lesquelles on commençait déjà à ressentir l'influence du chemin de fer, la moyenne du produit des droits d'enregistrement, en principal, a été de francs 7,812,957 81 c^s, et dans la deuxième période la moyenne du produit annuel a été de fr. 8,497,776 86 c^s.

Ainsi le produit moyen s'est accru de 700,000 francs, nonobstant la cessation des ventes considérables de bois et forêts effectuées de 1832 à 1836, par la Société

[1] *De l'Industrie en Belgique*, tom. II, p. 554.

[2] La réduction des recettes de 1843 provient de ce que, par suite du vote décrétant au budget de 1843 l'élévation des centimes additionnels de 26 à 30, un grand nombre d'actes qui auraient été enregistrés dans le cours de 1843, l'ont été à la fin de 1842. Le budget de 1844 prévoit une recette en principal de 8,500,000 francs environ.

générale, et nonobstant la séparation de deux demi-provinces. Cette séparation a été pourtant très-sensible au trésor; car la recette de l'enregistrement, qui s'était élevée en 1837 dans le Limbourg à 394,000 francs, était tombée à 237,000 francs en 1840 pour la partie restée à la Belgique. Dans le Luxembourg, les recettes sont tombées également de 1837 à 1840, de 504,000 à 346,000 francs. Pour les deux provinces, la différence en moins a été de 315,000 francs; de sorte qu'on peut compter que les produits de l'enregistrement dépassent à présent d'un million ce qu'ils étaient il y a dix ans.

Une augmentation presque aussi considérable a eu lieu sur le produit, en principal, des droits de succession. Voici le relevé des recettes effectuées de 1832 à 1843 :

1832.	3,669,960	50	1838.	3,367,272	93
1833.	3,264,364	93	1839.	3,102,669	55
1834.	3,328,289	47	1840.	3,778,963	46
1835.	3,048,504	82	1841.	5,000,791	»
1836.	3,411,720	19	1842.	4,742,627	»
1837.	3,550,987	82	1843.	3,273,540	»

La moyenne de la recette a été de fr. 3,378,971 28 c^s dans les six années 1832-1837; elle a été de fr. 3,877,643 99 c^s dans la période de 1838-1843, ou de 500,000 fr. de plus, toujours malgré l'influence de la perte de la moitié du Limbourg et du Luxembourg. Nous ne pouvons faire un compte très-exact de l'influence sur ces recettes de l'accroissement de valeur de la propriété foncière, les documents soumis aux Chambres ne faisant pas de distinction entre les droits sur les biens meubles et immeubles. Mais l'administration possède tous ces éléments; il serait du plus haut intérêt de les réunir et de les publier, pour faire avec une parfaite exactitude le compte moral des chemins de fer et de toutes les voies de communication construites en Belgique depuis la révolution. Il n'en est pas moins certain que le chemin de fer est en droit de revendiquer une part assez notable dans ces augmentations de recettes.

Les chemins de fer ont exercé une influence également sensible sur les revenus des produits indirects, car les déplacements multipliés qu'ils occasionnent, l'intimité des relations qu'ils établissent entre les populations, activent la consommation. Le budget des voies et moyens de 1844 prévoit une recette sur les bières, en principal et additionnels, de 6,300,000 francs; c'est, à 100,000 francs près, le chiffre porté au budget de 1834. Mais il est à observer que depuis lors la fabrication des bières a fait d'immenses progrès; la suppression du contrôle des farines a permis aux brasseurs de charger leurs cuves en matière, beaucoup plus qu'ils ne faisaient quand le contrôle des farines existait, et ils en sont venus succes-

sivement à ce point, qu'il est généralement admis que la quantité de boissons fabriquées est supérieure d'un tiers au moins en moyenne à celle représentée par le produit de l'impôt. La Belgique a perdu en outre, en 1839, 360,000 consommateurs, ce qui équivaut environ à une perte de recette de 500,000 francs. Cette perte est compensée par l'accroissement de la consommation.

Les modifications apportées dans ces dernières années aux tarifs des octrois de la plupart des villes, et surtout cette circonstance que les stations sont en général à l'extérieur, rendent impossible, quant à présent, la recherche de l'influence que les chemins de fer ont pu exercer sur les recettes municipales. On est cependant autorisé à croire à cette influence; elle est même sensible dans les villes qui ont leur station à l'intérieur.

Influence sur la population des villes et le mouvement des étrangers.

Par des causes dont l'énumération et l'explication ne trouvent pas leur place ici, on sait que la consommation des denrées soumises aux droits d'accises, est plus grande dans les villes que dans les campagnes. Il s'ensuit que l'influence du chemin de fer sur la population des villes qu'il relie et des communes contiguës à ces villes, réagit sur le produit des impôts indirects. Nous avons fait le relevé du chiffre de la population, au 1er janvier 1832 et au 1er janvier 1842, d'une part des principales villes et communes auxquelles touchent les chemins de fer [1], d'autre part d'un certain nombre de villes qu'il laisse à l'écart ou qu'il ne reliait pas au 1er janvier 1842 [2], et voici les résultats que nous avons obtenus.

Au 1er janvier 1832, la population du royaume dans ses limites actuelles était, d'après les statistiques officielles, de 3,785,814 habitants; elle était, au 1er janvier 1842, de 4,138,382 habitants. L'augmentation était donc de 352,568 habitants ou de 9,31 p. %.

Dans cet intervalle la population des villes en dehors des lignes du chemin de fer, ou dont les sections n'avaient pas encore été ouvertes, s'est accrue de 200,741 habitants à 215,348, ou de 7,27 p. %; tandis que dans les villes et communes auxquelles touchait le rail-way avant 1842, l'augmentation a été de 489,199 habitants à 570,605, ou de 16,64 p. %.

Il est d'autant plus impossible de nier l'influence des chemins de fer sur cet

[1] Bruxelles, Molenbeek, St-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Malines, Anvers, Deurne et Borgerhout, Termonde, Gand, Ledeberg, Bruges, Ostende, Courtray, Louvain, Tirlemont, Landen, St-Trond, Waremme, Liége, Hal et Tubise.

[2] Tournay, Braine-le-Comte, Soignies, Mons, Namur, Verviers, Nivelles, Lierre, Turnhout, St-Nicolas, Audenaerde, Thielt, Ypres, Huy, Tongres et Hasselt.

accroissement extraordinaire de la population, qu'il résulte d'un tableau compris dans le compte-rendu présenté l'année dernière aux Chambres, par M. Desmaisières, que 1,055 constructions particulières avaient été élevées jusqu'au 1er janvier 1843, aux abords du chemin de fer (217 sur la ligne du Nord, 509 sur celle de l'Ouest, 179 sur celle de l'Est et 150 sur la ligne du Midi). Ces 1,055 constructions se composaient de 308 cafés, cabarets, etc.; 714 habitations et maisons particulières, et 33 fabriques.

De là, augmentation dans le produit de la contribution personnelle, beaucoup plus élevée pour les villes que pour les campagnes.

Ce n'est pas seulement sur la population sédentaire que les chemins de fer exercent une influence marquée; ils en exercent une peut-être encore plus grande sur la population de passage, sur le mouvement des étrangers. Il y a dix ans, le nombre des étrangers arrivant d'Angleterre en Belgique n'excédait pas quatre mille par an. Ce nombre s'est successivement accru depuis l'ouverture des chemins de fer, comme on le verra par le relevé suivant :

ANNÉES.	VOYAGEURS DÉBARQUÉS		TOTAL.
	A OSTENDE.	A ANVERS.	
1835	2,594	2,190	4,784
1836	2,400	2,700	5,100
1837	1,941	4,006	5,950
1838	2,733	5,788	8,521
1839	4,314	5,140	9,454
1840	7,132	5,443	12,575
1841	5,584	4,898	10,482
1842	6,872	6,940	13,812
1843	6,328	6,570	12,898

La moyenne des voyageurs débarqués tant à Anvers qu'à Ostende, venant d'Angleterre, s'est élevée à 6,089 dans les quatre années 1835-1838, et elle a été de 11,510 dans les cinq années suivantes 1839-1843, depuis que le chemin de fer a touché à Ostende et s'est étendu jusqu'à Liége. Maintenant que la jonction des lignes belge et rhénane est opérée, il n'est pas douteux que la progression va continuer. Du côté de la France, de l'Allemagne et de la Hollande, nous n'avons pas les mêmes moyens de constater avec précision le mouvement des voyageurs; mais

on sait également qu'il s'accroît de beaucoup ; on s'en aperçoit par l'importance chaque année plus grande, que prennent les villes d'Ostende et de Spa pendant la saison des bains. Ostende, qui ne recevait avant l'ouverture des chemins de fer que peu de baigneurs étrangers, en reçoit à présent un grand nombre; il en est de même à Spa. Les villes de Bruxelles, Liége, Gand, se ressentent aussi très-favorablement de ce mouvement, car nous avons montré, en parlant de la direction prise par les voyageurs entrant en Belgique, que la plupart font un certain séjour dans le pays.

On peut, sans exagération, en restant dans des limites très-modérées, porter à vingt mille le nombre des voyageurs attirés en Belgique par les facilités du transport sur les chemins de fer, puisque du côté de l'Angleterre seule il y a augmentation de 7,500 voyageurs. La dépense qu'ils font dans le pays ne peut pas être calculée en moyenne à moins de cinquante francs, non compris les frais de transport; c'est donc une somme d'un million qui est répandue, distribuée à l'intérieur, et comme cette dépense consiste particulièrement en une dépense de consommation, les caisses de l'État et les caisses des villes en reçoivent une large part sous forme de droits d'accises ou de droits d'octroi.

Comparaison de l'étendue des canaux et des chemins de fer en Belgique et à l'étranger.

M. Michel Chevalier termine l'ouvrage sur lequel nous avons été heureux de pouvoir appuyer quelques-unes de nos considérations, par la comparaison des rapports des canaux et des chemins de fer de l'union américaine, de l'Angleterre et de la France, à la superficie et à la population respectives de ces trois contrées. Cette comparaison, étendue à la Belgique, établit sa supériorité à cet égard.

D'après M. Michel Chevalier, l'union américaine possède 10,185 kilomètres de canaux et 14,609 kilomètres de chemins de fer, ensemble 24,794 kilomètres construits ou en construction. La superficie de l'Union est de 24,700 myriamètres carrés [1]; la population (recensement de 1840) de 17,069,453 habitants.

En France, il y a 4,350 kilomètres de canaux achevés ou à achever, et 1,750 kilomètres de chemins de fer, sur lesquels il en reste environ la moitié en construction, ensemble 6,100 kilomètres pour une superficie de 5,277 myriamètres et une population de 34,500,000 habitants.

Dans le royaume-uni on compte 4,500 kilomètres de canaux et 3,600 kilomètres de chemins de fer. Ensemble 8,100 kilomètres pour une superficie de 3,120 myriamètres et une population de 27 millions d'habitants.

[1] Un myriamètre carré est égal à 10,000 hectares.

La Belgique possède 707 kilomètres de canaux, sur lesquels il ne reste à construire que les canaux de la Campine, et environ 620 kilomètres de chemins de fer, en ajoutant aux chemins de fer de l'État, comme l'a fait le savant ingénieur français, les chemins de fer destinés aux transports des houilles dans les bassins de Mons et de Charleroy. La superficie de la Belgique est de 294 myriamètres carrés; sa population de 4,200,000 habitants.

Le tableau suivant résume, pour les quatre pays, l'étendue des canaux et des chemins de fer qui correspondent à un myriamètre carré et à un million d'habitants :

KILOMÈTRES.	ÉTATS-UNIS.			FRANCE.			GRANDE-BRETAGNE.			BELGIQUE.		
	Canaux.	Ch. de fer.	TOTAL.	Canaux.	Ch. de fer.	TOTAL.	Canaux.	Ch. de fer.	TOTAL.	Canaux.	Ch. de fer.	TOTAL.
Par myriamètre carré.	» 41	» 59	1 »	» 82	» 33	1 15	1 44	1 15	2 59	2 40	2 11	4 51
Par million d'habitants.	597 »	856 »	1453 »	126 »	51 »	177 »	167 »	133 »	300 »	168 »	148 »	316 »

Ainsi, sous le rapport de l'étendue des canaux et des chemins de fer à la superficie, la Belgique est quatre fois plus riche que les États-Unis et la France, et le développement de ses voies de communication est trois fois plus considérable que dans la Grande-Bretagne.

Sous le rapport de l'étendue à la population, la Belgique est en arrière des États-Unis, mais elle l'emporte sur la France et même sur la Grande-Bretagne. Il est à remarquer, en outre, que bien des années s'écouleront avant l'achèvement complet, aux États-Unis, de tous les travaux commencés et compris dans le relevé ci-dessus. L'Angleterre et la France poursuivent leur œuvre; la Belgique ne s'arrête pas non plus dans le perfectionnement de son système de voies de communication. Le compte que nous avons fait des chemins de fer de l'État, comprend plusieurs embranchements d'une étendue totale de près de cent kilomètres, qu'on doit considérer comme arrêtés en principe; des projets de canaux existent et seront mis à exécution dans un avenir prochain. De son côté l'industrie privée sollicite la concession de diverses lignes de canaux et de chemins de fer, pour lesquelles il n'est demandé à l'État qu'un concours pouvant se résumer dans un concours moral.

CONCLUSION.

—

Pour s'arrêter dans la voie où elle est si courageusement entrée, la Belgique devrait regretter ce qu'elle a fait; or, il nous semble qu'il n'en peut pas être ainsi.

Nous avons dit quelles considérations politiques et commerciales ont présidé à la conception, à la présentation et au vote des premiers projets des chemins de fer, et par quels motifs ces projets ont été étendus, élargis jusqu'au point où nous les voyons aujourd'hui.

La dépense de construction de ces chemins de fer est considérable, mais les détails dans lesquels nous sommes entré prouvent, nous semble-t-il, d'une manière irrécusable, que l'excédant des dépenses effectuées, sur les prévisions, tient à des causes toutes naturelles, ayant même la plupart un côté très-satisfaisant pour le pays, puisqu'elles révèlent un accroissement dans la richesse publique.

En comparant le coût des chemins de fer belges, au coût des chemins de fer étrangers, nous avons vu que nulle part, et dans aucun pays, les chemins de fer construits dans les mêmes conditions que les nôtres, destinés à rendre les mêmes services, n'ont coûté moins. Ils ont coûté près du double en Angleterre, et coûteront en France un cinquième ou un quart de plus.

Les prévisions des dépenses ont été dépassées; mais nous avons montré que les prévisions formées pour le transport des voyageurs sont dépassées dans une proportion encore plus forte, grâce aux améliorations apportées dans la construction, afin de rendre possible une grande vitesse, et à la modicité des tarifs.

Le mouvement des marchandises atteint déjà les prévisions, extrêmement larges, formées par les auteurs des projets, et pourtant ce mouvement est loin d'avoir pris toute l'extension qui lui est réservée.

Les résultats financiers directs de l'exploitation des chemins de fer sont au-dessous de ceux qu'on espérait; mais néanmoins, en comparant leur produit net avec le produit des autres voies de communication, nous avons établi que les chemins

de fer l'emportent sur ces dernières. Tandis que les unes ne donnent aucun produit quelconque, que d'autres couvrent seulement leurs frais d'entretien, que celles qui sont placées dans les conditions les plus favorables, rapportent à peine un pour cent, les chemins de fer sont assurés d'un revenu net au *minimum* de 2 ½ p. %.

Examinant les sacrifices faits dans d'autres pays pour arriver à la construction, non pas de quelques lignes isolées dans des directions choisies, mais d'un système complet de chemins de fer, nous avons rappelé que partout ces sacrifices sont considérables. Un parallèle entre le système suivi en Belgique et en France nous a conduit à démontrer que les dépenses à charge du trésor sont les mêmes dans les deux pays, mais qu'il y a une différence énorme en faveur de la Belgique, dans les tarifs que l'exploitation par l'État a permis ici d'adopter.

Nous avons fait ensuite le compte des produits indirects des chemins de fer et pu dire alors qu'il faut compter par millions les bénéfices procurés au pays sur le transport des voyageurs, par la réduction du prix et l'économie du temps. L'économie si importante opérée sur le transport des marchandises, tourne tout entière au profit des producteurs, ou plutôt des consommateurs, et seule elle est égale à la charge qui doit résulter pour le trésor, de la différence entre le produit net que nous avons constaté et les intérêts des emprunts contractés pour la construction des chemins de fer.

A côté de cette charge, déjà plus que compensée par l'économie sur les transports, nous avons vu les chemins de fer n'amener qu'une faible réduction sur le produit des barrières, ne point arrêter le mouvement de la navigation sur les canaux et rivières et leurs produits. D'autre part, nous avons vu qu'ils exercent une influence des plus favorables sur les revenus publics, par l'élévation des droits d'enregistrement et de succession dus à l'accroissement de la valeur de la propriété foncière, par l'élévation des recettes des droits d'accise dus à l'activité qu'ils impriment à la consommation et à la présence des nombreux étrangers qu'ils attirent dans le pays. Ils ont enfin une influence non moins favorable au trésor, par les économies résultant des transports gratuits ou à prix réduits qu'ils effectuent pour compte de l'État.

Ces avantages si nombreux, si multipliés, ne sont pas momentanés; le temps ne fera, au contraire, que les accroître et les développer. Lorsque le chemin de fer sera poussé jusqu'à la frontière hollandaise; que la distance qui sépare l'Angleterre de la Belgique sera raccourcie par l'établissement de nouveaux ser-

vices de bateaux à vapeur; que Bruxelles ne sera plus qu'à dix heures de Paris, les relations dont nous venons de signaler les heureux effets deviendront encore plus intimes. Les conséquences de cet état de choses pour l'avenir seront immenses. Les industriels français apprendront à mieux connaître les ressources réelles de l'industrie belge, et de ce côté, comme du côté de l'Allemagne, les résistances aux arrangements commerciaux ne pourront manquer de s'affaiblir.

Lorsqu'on réfléchit à ces résultats de tous les jours, de tous les instants, à ces avantages de toute nature attachés aux chemins de fer, au mode d'exploitation adopté, à la modicité des tarifs, et qu'on les compare aux sacrifices faits pour la construction des chemins de fer, on peut sans crainte dire avec nous :

La Belgique peut continuer de s'enorgueillir de son œuvre; elle doit se féliciter de tout ce qu'elle a fait, et ne pas reculer devant les dépenses qui peuvent encore être nécessaires.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES

DANS LE MÉMOIRE SUR LES CHEMINS DE FER BELGES.

	Pages.
Considérations générales.	1
Historique des chemins de fer belges.	4
Extension des projets primitifs.	15
Progression des dépenses. — Leur montant probable	19
Exécution des chemins de fer décrétés.	25
Comparaison des prévisions des devis primitifs et des dépenses effectuées. — Causes des différences	29
Différences sur les devis des chemins de fer étrangers. — Coût de ces chemins de fer	47
Mouvement général des transports et des recettes	58
Mouvement présumé des voyageurs. — Mouvement actuel	64
Variations des tarifs. — Moyenne du prix des places	66
Répartition des voyageurs par kilomètre et par station	68
Répartition des voyageurs entre les différentes classes de voitures.	74
Proportion des recettes par classe de voitures	81
Produits moyens par voyageurs.	82
Mouvement mensuel	83
Répartition par distances parcourues	85
Mouvement réciproque des lignes et des stations entre elles	86
— des transports sur les chemins de fer étrangers	95
— présumé des marchandises. — Mouvement actuel	97
— des grosses marchandises	102

Pages.

Mouvement des marchandises dites de diligences 108
— des fonds et valeurs 111
— des voitures. 112
— des chevaux et du bétail 113

Résultats directs de l'exploitation des chemins de fer. — Compte des produits nets. . . 116
Comparaison des produits nets des chemins de fer et des autres voies de communication. . 120
Sacrifices faits à l'étranger pour la construction des chemins de fer. 123
Parallèle entre le système suivi en Belgique et celui adopté en France 128
Produits indirects des chemins de fer. — Économie sur les transports. 132
Avantages des chemins de fer pour le transport des marchandises. 135
Influence sur le mouvement et le produit des routes, des canaux et rivières 137
Organisation des transports sur les routes transversales aux chemins de fer 141
Économie résultant des transports effectués pour compte de l'État 142
Influence sur la richesse territoriale et le produit des impôts. 145
Influence sur la population des villes et le mouvement des étrangers 148
Comparaison de l'étendue des canaux et des chemins de fer, en Belgique et à l'étranger. . 150
Conclusion 152

JUN 1 5 1932

JUN 1 5 1932